

**RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA
ZMIENIAJĄCEGO ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE WYŁĄCZENIA ZASTOSOWANIA
NIEKTÓRYCH PRZEPISÓW USTAWY – PRAWO LOTNICZE DO NIEKTÓRYCH
RODZAJÓW STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ OKREŚLENIA WARUNKÓW I
WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH UŻYWANIA TYCH STATKÓW**

Projekt rozporządzenia *zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków* został przekazany do konsultacji publicznych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w drodze pisma o nr: ULC-LEP-1/0230-0001/08/17 oraz ULC-LEP-1/0230-0001/09/17 z dnia 21 grudnia 2017 r. do następujących podmiotów:

- 1) "AEROKRAK" Szkoła Latania Rekreacyjnego, Podolany 60, 32-420 Podolany;
- 2) "ALBATROS" Wojciech Owczarz, ul. Cegielniana 41, 43-300 Bielsko-Biała;
- 3) "AVIATOR"- Mieczysław Matyasik, ul. Elbląska 45, 87-100 Toruń;
- 4) "Beskid-Paragliding" - Tomasz Zarzecki, ul. Skośna 11, 43-370 Szczyrk;
- 5) "HENOR" Szkoła Motolotniowa Henryk Orwat, Powodowo 1, 64-200 Wolsztyn;
- 6) "KLIF" Gdynska Szkoła Paralotniowa, ul. Gorczykowa 4D4, 81-591 Gdynia;
- 7) "KOMPOL" - Szkoła Motolotniowa Alojzy Dernbach, Chmielewo 20, 06-150 Świercze;
- 8) "PARAPASJA" Jan Lidke, ul. Elsnera 11/2 B, 94-504 Łódź;
- 9) "TOP" Wojciech Łuczyński, ul. Wiązowa 132, 43-378 Rybarzowice;
- 10) A. Gdański - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
- 11) Adams' School of PPG Andrzej Adamek, ul. Chemiczna 15, 44-121 Gliwice;
- 12) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 13) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 14) Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
- 15) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 8 b, 82-300 Elbląg;
- 16) Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
- 17) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 18) Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
- 19) Aeroklub Krakowski, Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
- 20) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 21) Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
- 22) Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
- 23) Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
- 24) Aeroklub Mielecki, ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
- 25) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
- 26) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 27) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
- 28) Aeroklub Poznański, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Poznań;
- 29) Aeroklub Północnego Mazowsza, Sierakowo 56, 06-300 Przasnysz;
- 30) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332 skr. poczt. 117, 44-200 Rybnik;
- 31) Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
- 32) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
- 33) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 34) Aeroklub Śląski w Katowicach, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 35) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 36) Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
- 37) Aeroklub Włocławski, Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
- 38) Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
- 39) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;

- 40) Aeroklub Ziemi Pilskiej, ul. Lotnicza 12; 64-920 Piła;
- 41) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
- 42) Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 43) AEROTEKA Sp. z o.o., ul. 3 Maja 49, 05-080 Izabelin;
- 44) "AIRACTION" Szkoła Latania, ul. Andersa 7K, 42-200 Częstochowa;
- 45) "Aloha Aviation" TOMASZ CHODYRA, ul. Batorego 4, 59-700 Bolesławiec;
- 46) ALTI - Szkoła Paralotniowa, ul. Isepnicka 29, 34-315 Międzybrodzie Żywieckie;
- 47) "Altus" Szkoła Pilotażu Paralotni, ul. Osikowa 48, 40-181 Katowice;
- 48) AOS Politechniki Rzeszowskiej, Bezmiechowa Górna 111, 38-600 Lesko;
- 49) "Atmosfera" Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn;
- 50) "AVIA-TECH" Szkoła Lotnicza, ul. Zagórze 1, 38-400 Krosno;
- 51) AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 52) "AXON POLSKA" Krzysztof Romicki, ul. Wielicka 36, 02-657 Warszawa;
- 53) "BB-Aero", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 54) "Bielik" - Ryszard Najman, Os. XXV - lecia 22/19, 58-260 Bielawa;
- 55) Bieszczadzka Szkoła Paralotniowa, ul. Ossolińskich 8a, 38-600 Lesko;
- 56) Biuro Ochrony Rządu, ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa;
- 57) "Bravo-Delta" M. Cedro, ul. Warszawska 254, 25-414 Kielce;
- 58) Centralna Szkoła Szybowcowa AP; ul. Szybowników 28; 64-100 Leszno;
- 59) "Cloudbase" Szkoła Paralotniowa, ul. Zegrzyńska 83/23, 05-120 Legionowo;
- 60) "DRAGON" Paralotniowa Szkoła Latania Tomasz Kudaszewicz, ul. Wyszyńskiego 9 m 94, 15-888 Białystok;
- 61) "Dynamic Sport" Wojciech Pierzyński, ul. Reja 5, 05-070 Sulejówek;
- 62) EASYAIR D. Malec s.j., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 63) Enter Air Sp. z o.o., ul. 17 Stycznia 45b, Okęcie Business Park, 02-146 Warszawa;
- 64) EUROTECH Sp. z o.o., ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec
- 65) "FALCO" Marcin Sokół, ul. Wołowska 44/23, 02-583 Warszawa;
- 66) "Feniks" Szkoła Latania, ul. Rozwodowska 21 A, 61-334 Poznań;
- 67) FHU "TARM" - SkyDive Toruń, ul. Hippycka 22, 86-005 Białe Błota;
- 68) "Fly Adventure" Szkoła Sportów Lotniczych, ul. Blankowa 15/17, 58-314 Wałbrzych;
- 69) FlyTech Solutions Sp.z o.o., ul. 28 lipca 1943 32d, 30-233 Kraków;
- 70) Flytronic Sp. z o.o., ul. Bojkowska 43, 44-100 Gliwice;
- 71) "GAGARIN" Lubelska Szkoła Paralotniowa, Łucka Kolonia 9, 21-100 Lubartów;
- 72) Grzegorz Trzeciak – Bezzałogowce.pl, ul. Heliosa 27A/1, 80-180 Gdańsk-Kowale;
- 73) "HEY PILOT" Aleksander Opoczyński, ul. Karmelicka 48/3, 31-128 Kraków;
- 74) Instytut Lotnictwa, al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 75) Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 76) JANKI Grzegorz Jankiewicz, ul. Dolna 17 B, 15-641 Klepacz;
- 77) KAMIL MANKOWSKI "PROPPG", Podolany 60, 32-420 Gdów;
- 78) Kancelaria Prawna "Aerolex", Al. Józefa Piłsudskiego 11 lok. 30, Rzeszów;
- 79) "LANG", ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 80) LET SK WILGA, Łakta Górna 284, 32-731 Żegocina;
- 81) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 82) MOTO-LOT DG, ul. Kozacka 54/9, 87-100 Toruń;
- 83) MSP, ul. Poligonowa 1/81, 04-051 Warszawa;
- 84) "Nauka Latania" Marcin Tobiszewski, ul. Manteuffla 9 m 33, 03-988 Warszawa;
- 85) "Omega" Szkoła Spadochronowa, Maława 124, 36-007 Krasne;
- 86) OSL Krzysztof Jurkiewicz, ul. Szosa Chełmońska 129/40, 87-100 Toruń;
- 87) Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
- 88) Parabara.eu Bartosz Kamiński, ul. Batalionu "Zośka" 3/306, 45-282 Opole;
- 89) "Paralotnie" Kamil Antkowiak, ul. Kamienna 72a, 84-230 Rumia;
- 90) Paralotniowa Szkoła Albatrosów, ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
- 91) "Parapaltech" Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;

- 92) "Para-Sol" Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
- 93) "PARASTYLE" Sylwia Grzybowska, ul. Gen. S. Maczka 4, 37-700 Przemyśl;
- 94) "Pat.Paragliding - Extreme", ul. Miłkowskiego 21, 62-800 Kalisz;
- 95) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
- 96) Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe - PSP, ul. Nad Wisłą 4A, 04-987 Warszawa;
- 97) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych, ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 98) Poznańska Szkoła Latania na Paralotniach s.c., Oś. Rusa 137/2, 61-245 Poznań;
- 99) PROAVIATION FPHU Andrzej Skowron, ul. Plażowa 11 a, 38-200 Jasło;
- 100) RC-LIPOL, Lotnisko Jasionka 962, 36-002 Jasionka;
- 101) SILVAIR Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
- 102) "SKOCZEK" Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
- 103) SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
- 104) "Sky Trekking" Szkoła Latania Rekreacyjnego, Pl. Zamkowy 4, 89-100 Nakło n/Notecią;
- 105) SKYDIVE MAZURY Sp. z o.o., ul. M. Skłodowskiej Curie 24/25, 10-112 Olsztyn;
- 106) Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevska 20/10, 65-945 Zielona Góra;
- 107) SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
- 108) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 109) "Szkoła Bezpiecznego Latania" Tomasz Wesołowski, ul. Myśliwska 47, 43-370 Szczyrk;
- 110) "Szkoła Latania" Arkadiusz Pomarański, ul. Rydygiera 11/4, 50-248 Wrocław;
- 111) Szkoła Latania na Paralotniach "MUMINEK" Dariusz Cisek, ul. Legionów 214/7, 87-100 Toruń;
- 112) Szkoła Paralotniowa "Fly2Live", ul. Wicherkiewiczowej 2d/6, 64-500 Szamotuły;
- 113) "Szkoła Paralotniowa" Tomasz Wójcik, ul. Zakopiańska 2B/55, 30-418 Kraków;
- 114) Szkoła Pilotażu Paralotni "Fly School" Jacek Gocyła, ul. Staszica 86, 41-300 Dąbrowa Górnicza;
- 115) Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
- 116) Szkoły Swobodnego Latania "Głajt", ul. Młyńska 11/11, 78-100 Kołobrzeg;
- 117) "Szycie Sprzętu Sportowego" Bogusław Pelczar, ul. Północna 141, 38-422 Krościenko Wyżne;
- 118) WB Electronics S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki
- 119) Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze, ul. Międzychodzka 7c/9, 60-371 Poznań;
- 120) Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin;
- 121) Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-146 Warszawa;
- 122) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00–136 Warszawa;
- 123) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85–069 Bydgoszcz;
- 124) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk;
- 125) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa;
- 126) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa;
- 127) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 128) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa.

Zestawienie uwag oraz wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi do projektu w ramach konsultacji zostały zamieszczone w załączonej tabeli.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

ZESTAWIENIE UWAG Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH
PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY ZMIENIAJĄCEGO ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE
WYŁĄCZENIA ZASTOSOWANIA NIEKTÓRYCH PRZEPISÓW USTAWY – PRAWO LOTNICZE DO NIEKTÓRYCH
RODZAJÓW STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ OKREŚLENIA WARUNKÓW I WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH UŻYWANIA
TYCH STATKÓW

Lp.	Dotyczy (przepis/jednostka a redakcyjna)	Podmiot wnoszący uwagę	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy (uwzględniona/nieuwzględniona)	Uzasadnienie stanowiska
1.	§ 1 pkt 2 lit. c	Michał Zawadzak	„art. 96 ust. 1 pkt 1 7” <-- czegoś tu chyba zabrakło, bo art. 96 ust. ma 7 różnych punktów, a zapis "1 7" sugeruje, że prócz pkt 7 jeszcze inne zostaną wyłączone - tylko które?	uwzględniona	Poprawiono błędny zapis w projekcie poprzez usunięcie litery „1”.
2.	§ 1 pkt 2 lit. c Wyłączenie art. 99 ust. 1	Michał Zawadzak	<p>Wciąż się zastanawiam czy to dobry pomysł. Mam uprawnienia INS i wiem, że to na INS'ów ma spaść obowiązek egzaminowania kursantów do 5kg VLOS. Zaryzykuję, że 90% wszystkich kursantów to właśnie <5kg VLOS. Możliwość egzaminowania ich w samym ośrodku przez INS'a prowadzącego szkolenie spowoduje, że jakość kształcenia może podupść. Powód jest oczywisty, ale dla jasności opiszę.</p> <p>Egzamin o statusie egzaminu "państwowego" przeprowadzonego przez egzaminatora dodatkowo nobilituje kursantów, mobilizuje do uważania na szkoleniach, do nauki latania i przyswojenia prawa ze zrozumieniem - jest pewnego rodzaju "straszakiem" (na niektórych tylko to działa). Pozbycie się egzaminu z egzaminatorem państwowym na rzecz - de facto - egzaminu wewnętrznego w szkole UAVO spowoduje, że żaden ośrodek nie będzie chciał oblawać swoich kursantów - z zupełnie oczywistych względów. W statystykach ULC zdawalność będzie pięknie wyglądać, ale moim skromnym zdaniem jakość spadnie a ewentualną winą będzie się obarczać samych INS'ów. W dodatku fakt, że zdecydowana większość kursantów to VLOS do 5kg poskutkuje tym, że obecni egzaminatorzy w zasadzie nie będą mieć pracy, więc to w sumie również ze stratą dla nich.</p> <p>Lepszym pomysłem jest chyba umożliwienie INSom przedłużania uprawnień dodatkowych, których odnowienie jest konieczne co 3 lata. Jeśli ktoś lata czynnie przez 3 lata dronem, to problemów z zaliczeniem praktyki nie będzie miał żadnych - taki egzamin z INSem będzie formalnością. W sumie nawet uprawnienia podstawowe co 5 lat mogłyby być w ten sposób załatwione - u INS'a, bez szkolenia, jedynie po umówieniu terminu. Natomiast zdawanie głównego egzaminu UAVO zaraz po szkoleniu u instruktora prowadzi wprost do 100% zdawalności bez względu na realny poziom wiedzy i przygotowania kursantów. Jedynym słowem - ze szkoleń UAVO zrobi się "masowa produkcja operatorów" z papierami</p>	nieuwzględniona	<p>Propozycja została podyktowana między innymi brakiem równego dostępu do egzaminatorów dla wszystkich podmiotów szkolących, co rodzi duże trudności w efektywnym prowadzeniu szkoleń. Obrany kierunek jest również zbieżny z opublikowanymi propozycjami przyszłych przepisów UE, które przewidują mniejsze wymagania dla uzyskiwania kwalifikacji w przypadku małych BSP. Dodatkowo wzorowano się na podobnym rozwiązaniu zastosowanym przez nadzór brytyjski, gdzie przyniosło to zamierzone efekty bez obniżenia poziomu szkoleń. Wprowadzenie proponowanych regulacji będzie jednak wymagało zwiększenia nadzoru nad szkoleniami prowadzonymi przez podmioty.</p>
3.	Załącznik pkt 2	Michał Zawadzak	"operator" - osobę zdolnie pilotującą bezzałogowy statek powietrzny; <-- moim	uwzględniono	Doprecyzowano zapis

ppkt 7		zdaniem brakuje doprecyzowania w jaki sposób: przy pomocy fal radiowych lub systemu teleinformatycznego (zgodnie z dalszą definicją) myśląc o lotach automatycznych sterowanych przez stację naziemną;		
4.	Załącznik pkt 3	<p>Michał Zawadzak</p> <p>Tutaj mam sporo zastrzeżeń, być może niesłusznych, ale mam wrażenie, że ten rozdział został w dużej mierze po prostu przeklejony z poprzedniego "rozporządzenia VLOS" i nie pasuje do części lotów wykonywanych automatycznie i BVLOS.</p> <p>Zakładam, że ustawodawca patrzy w przyszłość (wcale nie jakąś odległą) i nie zakłada z góry, że "1 operator pilotuje 1 BSP". Jeśli tak jest, to sformułowania typu:</p> <p>5) (operator) ponosi odpowiedzialność za swoją decyzję o wykonaniu lotu i jego poprawność</p> <p>7) (operator) przed lotem i po locie dokonuje kontroli stanu technicznego BSP</p> <p>są oderwane od tej "nieodległej rzeczywistości". Co jeśli operator steruje flotą dronów - nie jakąś dużą, ale dajmy na to trzema maszynami, których zadaniem jest stałe latanie po jednej trasie. Drony lecą same, startują i lądują same, dokują się w stacjach ładujących, operacja ma charakter ciągły 24/7. Operator siedzi w biurze i przez system teleinformatyczny kontroluje ich lot. W jaki sposób ma ponosić odpowiedzialność za każdą decyzję o wykonaniu lotu skoro drony działają w automacie latając w kółko przez np. 24h? W jaki sposób ma dokonywać kontroli stanu technicznego floty dronów, gdy ta działa sterowana przez system teleinformatyczny bez udziału operatora.</p> <p>Pozostawienie dwóch powyższych punktów w tej formie skutkuje tym, że transport dronami niewielkich ładunków nawet po stałej trasie, zgłoszonej, wyznaczonej wcześniej, ze wszystkimi zgodami i przestrzegając pozostałych punktów - będzie niemożliwy. Moim zdaniem powinno się dążyć do tego, by operator był "dozorcą systemu" np. sterującego flotą dronów, skupił się na kontrolowaniu tego systemu, poprawnego odczytywania monitorów o jakichkolwiek nieprawidłowościach i podejmowaniu decyzji w "centrum dowodzenia" przy swoim biurku, zamiast ręcznie biegać za każdym BSP z floty kilku, kilkunastu czy kilkudziesięciu dronów i dokonywać ich kontroli stanu technicznego, gdy te np. latają naprzemiennie cały czas.</p>	<p>częściowo uwzględniona</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie pkt 3 ppkt 5 i 6 załącznika do projektu. Należy mieć na uwadze, że przepisy rozporządzenia mają dotyczyć zarówno operatorów sterujących jednym jak i wieloma bezzałogowymi statkami powietrznymi. W każdym przypadku operator wobec każdego ze statków, który pilotuje będzie odpowiedzialny za jego sprawność techniczną. Nie można również wyłączyć odpowiedzialności operatora za lot statku, którym steruje tylko dlatego, że jest ich więcej niż jeden.</p>
5.	Załącznik pkt 8.2 ppkt 3	<p>Michał Zawadzak</p> <p>Tutaj też dochodzi Rozdział 8 - Zgłaszanie lotów. W punkcie 8.2 podpunkt 3) mówi o okazaniu OC operatora. Rozporządzenie nigdzie nie mówi o ubezpieczeniu, które powinno zostać przeniesione na podmiot, który dysponuje flotą dronów sterowanych przez zatrudnionego operatora. Rozumiem, że każdy operator powinien mieć OC, ale wymaganie od niego ubezpieczenia się indywidualnie od możliwości szkody, którą może wyrządzić np. 10 dronów obsługiwanych przez niego przez jakiś system teleinformatyczny jest raczej bez sensu. Znow ten rozdział zakłada, że mamy prostą sytuację: jeden operator obsługuje jednego drona i nie pozwala posunąć na przód tego prawa, by umożliwić loty w pełni automatyczne większej ilości dronów obsługiwanych</p>	<p>uwzględniona</p>	<p>Dookreślono, że do wniosku o wydanie zgody należy dołączyć m.in. kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu.</p>

6.	Załącznik pkt 5.1 ppkt 4	Michał Zawadzak	przez jedną osobę "loty automatyczne do 50m AGL lub 10m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 100m od miejsca wykonywania lotów" - to jest nie do końca zrozumiałe, jeśli BSP ma przelecieć po prostej 5km to na 100m przed przeszkodą może dopiero zwiększyć pułap do +10m ponad nią a po pozostałej trasie leci tylko 50m AGL? Sforumowałanie "miejsce wykonywania lotów" sugeruje jakby lot automatyczny nie był "lotem po trasie" tylko "zawisem w powietrzu", ale może to tylko dla mnie nie jest oczywiste	uwzględniona	Doprecyzowano definicję lotu automatycznego.
7.	Załącznik pkt 5.4	Michał Zawadzak	Rozdział 5: Pkt 5.4 odwołuje się do samego siebie i nic z tego nie wynika: "5.4. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4 (...) - w tym punkcie nie ma opisanego "postępowania w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych" chyba, że chodzi o punkt 5.4 z innego rozdziału.	uwzględniona	Pkt 5.4 powinien odnosić się do pkt 5.5. Poprawiono błędny zapis w projekcie.
8.	Załącznik pkt 5.1	Mateusz Lubanski	Rozdział 5, punkt 5.1 - loty automatyczne do 50m AGL - dużo za nisko w przypadku zastosowań geodezyjnych, mapowania dużych powierzchni terenu, powietrznego kontrolowania jakości upraw. Możliwość sprzętowe pozwalają na loty na dużo większych wysokościach. Tak niska dopuszczalna wysokość lotu znacząco zmniejszy opłacalność tego typu prac. 100 - 120 m AGL moim zdaniem będzie rozsądnym kompromisem pomiędzy lotami UAV, a ruchem GA czy motolotniarzami	niewzględniona	Lot automatyczny w konsultowanym projekcie odnosi się do lotów cyklicznych, odbywających się nad stałym obszarem, realizowanych w trybie automatycznym od startu do lądowania, głównie w celach związanych z monitorowaniem zakładów przemysłowych i z możliwością wykonania lotu większą liczbą BSP przez jednego operatora. Loty te będą realizowane na małych wysokościach przy niskim ryzyku napotkania innego ruchu lotniczego. Jednocześnie w związku ze zgłaszanymi wątpliwościami doprecyzowano definicję lotu automatycznego.
9.	Załącznik pkt 5.2	Mateusz Lubanski	Rozdział 5, punkt 5.2 - konieczność wykonywania lotów BVLOS przez co najmniej dwóch operatorów - w przypadku lotów automatycznych nie jest niezbędna obecność drugiej osoby - operatora sprzętu na UAV, wszystko/większość da się zaprogramować przed lotem. Przy filmowaniu wręcz przeciwnie, wskazany jest operator kamery - może jednak warto pozostawić decyzję o ilości operatorów w gestii użytkownika ?	uwzględniona	Doprecyzowano definicję lotu automatycznego
10.	Uwaga ogólna	Aeroklub Polski	Projekt Rozporządzenia jest nowatorski i wyprzedza regulacje europejskie. Jednakże zupełnie pomija loty sportowe i hobbyistyczne. Zasadne jest wprowadzenie szeregu wyłączeń dla lotów sportowych i hobbyistycznych dla dronów nie większych niż 250 mm i MTOM do 1000g. Uczestnicy wyścigów dronowych, piloci dronowi latający hobbyistycznie i rekreacyjnie nie są zainteresowani pozyskaniem świadectwa kwalifikacji UAVO. Zwykle posiadają oni kilka dronów 250-tek o MTOM poniżej 1000g, które są często przerabiane i modyfikowane. Zarówno wyścigi dronów jak i miejsca treningów czy lotów hobbyistycznych są zlokalizowane na małej przestrzeni rzędu 150m a wysokość lotów nie przekracza 30m AGL. Stąd zrównanie wymogów dla racerów z operatorami lotów innych niż sportowe i rekreacyjne nie ma żadnego uzasadnienia. Loty BVLOS zawierają wykonywanie lotów w celach sportowych i hobbyistycznych RC FPV. FAI zrzeszająca stu kilkudziesięciu członków (państw), w ramach modelarstwa lotniczego i kosmicznego wprowadziła konkurencję F3U	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.

			czyli wyścigi dronów 250-tek RC FPV. Loty w ramach tych wyścigów są lotami BVLOS. Szacuje się, że globalnie przeszło milion osób zaangażowanych jest w wyścigi RC FPV a przynajmniej drugie tyle hobbyistów wykonuje loty BVLOS poza rejestrowanymi wyścigami. Liczby te wykazują wyraźną tendencję wzrostową. Przepisy, które nie uwzględniają powyższych faktów będą niepełne, utonne, stwarzające obszar aktywności kolidujący z istniejącymi regulacjami. Zrównoważony, długofalowy i trwały rozwój aktywności sportowej, hobbyistycznej, długofalowy i profesjonalnych zastosowań, rozwój technologii, produkcji, urządzeń, podniesienie poziomu bezpieczeństwa itp. jest wprost zależny od racjonalnie skonstruowanych przepisów dotyczących lotów BVLOS. Aeroklub Polski wyraźnie akcentuje konieczność uwzględnienia faktu wykonywania lotów BVLOS w celach sportowych i hobbyistycznych w nowelizowanych przepisach.			
11.	Załącznik pkt 4.1	Aeroklub Polski	Pkt 4.1 – należy dodać ppkt 4.1.5 – „Sportowych realizowanych w ramach lub na potrzeby: a) Zawodów sportowych b) Doskonalenia umiejętności treningów sportowych	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.	
12.	Załącznik pkt 4.1	Aeroklub Polski	Pkt 4.1 – należy dodać ppkt 4.1.6 – Hobbyistycznych realizowanych w ramach lub na potrzeby aktywności hobbyistycznej i rekreacyjnej	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.	
13.	Załącznik pkt 4.5 ppkt 1	Aeroklub Polski	Do ppkt 4.5.1 należy dodać – Sportowych, hobbyistycznych	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.	
14.	Załącznik pkt 5.1	Aeroklub Polski	Do pkt. 5.1 należy dodać ppkt 5.1.13 – Loty sportowe do wysokości nie większej niż 50m nad poziomem terenu AGL	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.	
15.	Załącznik pkt 5.1	Aeroklub Polski	Do pkt 5.1 należy dodać ppkt 5.1.14 – Loty hobbyistyczne i rekreacyjne do wysokości nie większej niż 50m AGL w odległości nie większej niż 150m od pilota wykonującego lot.	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem	

16.	Załącznik pkt 6.1	Aeroklub Polski	<p>Do pkt 6 należy dodać ppkt 6.1.5 – Loty sportowe i hobbyistyczne zwalnia się od wymogów określonych w pkt 6.1 i nakłada obowiązek:</p> <p>a) Wyposażenia dronów sportowych w trwałe oznaczenie z numerem licencji sportowej FAI lub dronów hobbyistycznych w imię, nazwisko i adres pilota dla dronów do 250mm i MTOM do 1000g.</p> <p>b) Wyposażenia dronów w system automatycznego lądowania awaryjnego i wyłączenia silników.</p>	uwzględniona	<p>zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p> <p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p>
17.	Załącznik pkt 7.3	Aeroklub Polski	<p>Ppkt 7.3.1 należy uzupełnić o sformułowanie: - dronów sportowych i hobbyistycznych do 250mm i 1000g MTOM</p>	uwzględniona	<p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p>
18.	Załącznik rozdział 8	Aeroklub Polski	<p>Do pkt 8 należy dodać ppkt 8.4 o brzmieniu: Wymogi zawarte w Rozdziale 8 nie dotyczą lotów sportowych i hobbyistycznych dla dronów do 250mm i 1000g MTOM.</p>	uwzględniona	<p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p>
19.	Załącznik rozdział 6	Tomasz Łapucha	<p>Moim skromnym zdaniem, po raz kolejny przy tworzeniu projektu ustawy. pominięte zostało latanie sportowe FPV (First Person View), które jest swoistym lotem BVLOS. Nie możemy udawać, że takich lotów nie ma i nie należy ich ograniczać. Jest to dobry moment aby uregulować prawnie latanie sportowe FPV. Moja propozycja jest taka aby dodać do załącznika nr 6 zapis o wyłączeniu dla lotów BVLOS realizowanych w celach sportowych do wysokości np. 50m</p>	uwzględniona	<p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie przepisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p>
20.	Załącznik pkt 4.1	Tomasz Łapucha	<p>lub do załącznika 6b, § 4.1. pkt 5</p> <p>5) sportowych - realizowanych w ramach treningów, zawodów sportowych lotów bez widoczności do wysokości 50m</p> <p>jeśli chodzi o granice pionową podaną przeze mnie to tylko przykład.</p>	uwzględniona	<p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie zapisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.</p>
21.	Załącznik pkt 4.2	Tomasz Łapucha	<p>ust 4.1. nadalbym brzmienie: Do wykonywania lotów, o których mowa w ust 4.1 z wyłączeniem pkt 5, uprawnione są podmioty.....</p>	uwzględniona	<p>Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie zapisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem</p>

					zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.
22.	Załącznik rozdział 6	Tomasz Łapucha	Dodaliśmy zapis zwalniający pilota latającego sportowo z obowiązku rejestracji SP biorąc pod uwagę jak często dokonuje się zmian w samym sprzęcie czy wymiany na inny.	uwzględniona	Uwagi odnośnie lotów rekreacyjnych zostały uwzględnione. Odpowiednie zapisy dodano jednak do załącznika nr 6 do konsultowanego rozporządzenia celem zachowania czytelności projektu i rozdzielenia lotów rekreacyjnych i sportowych od lotów realizowanych w innych celach.
23.	Załącznik rozdział 5	Tomasz Łapucha	Jeśli chodzi o same zgłoszenia, to warto zastanowić się nad procedurą uproszczoną - tylko informacja o miejscu i czasie lotu. Ewentualnie pomocne mogłoby okazać się stworzenie mapy lotów FPV na np. podstawie ostrzeżeń AAA dla lotów FPV.	nieuwzględniona	W związku z przyjęciem dużych ograniczeń co do wysokości lotu FPV uznano, że nie ma potrzeby obowiązkowego zgłaszania tego rodzaju lotów.
24.	Uwaga ogólna	Fundacja Panoptikon	Projektodawca słusznie zauważa w uzasadnieniu, że z lotnictwem bezzałogowym wiążą się nowe wyzwania dotyczące kwestii bezpieczeństwa, ochrony i poszanowania praw obywateli. Poza wyzwaniami związanymi z bezpieczeństwem fizycznym obywateli oraz ich mienia, na szczególną uwagę zasługują kwestie dotyczące prywatności osób, których dane mogą zostać zarejestrowane za pomocą urządzeń, w które wyposażone są statki bezzałogowe (kamery, mikrofony, czujniki). Zgodnie z najnowszym raportem Instytutu Badań Rynku, Konsumpcji i Konjunktur – Państwowy Instytut Badawczy oraz Fundacji Instytut Mikromakro3, w Polsce wykorzystywanych jest 100 tys. statków bezzałogowych, co na tle innych państw jest dość pokazną liczbą. Wskazuje to na nieustający wzrost popularności statków bezzałogowych, który – choć sprzyja rozwojowi gospodarczemu – tworzy także ryzyka dla prywatności osób znajdujących się w zasięgu urządzeń stanowiących wyposażenie drona. W projekcie nie znalazły się postanowienia regulujące zasady postępowania z dronami oraz zarejestrowanymi przez nie materiałami. Projektodawca wskazuje w uzasadnieniu, że na poziomie unijnym trwają prace nad uregulowaniem tych zagadnień, a celem projektowanych zmian jest umożliwienie bezpiecznych lotów poza zasięgiem wzroku operatora zanim powstaną przepisy unijne. Interwencja polskiego rządu zmierzająca do uregulowania naglących kwestii, zanim zrobi to legislator unijny, jest potrzebna i zasługuje na pozytywną ocenę. Tym niemniej uważamy za zasadne wzięcie pod uwagę również perspektywy ochrony prywatności i danych osobowych, zwłaszcza że potrzebę regulacji tych kwestii uznają prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych, którzy 27 września 2017 r. wspólnie zorganizowali spotkanie eksperckie „Prywatność w oku drona” oraz podpisali porozumienie o współpracy na rzecz wprowadzenia gwarancji poszanowania prywatności przy korzystaniu z dronów.	nieuwzględniona	W ocenie projektodawcy inne przepisy, przede wszystkim ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 880 i 1089) oraz ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922 oraz z 20158 r. poz. 138), regulują kwestie udostępniania i ochrony wizerunku osób trzecich oraz zawierają przepisy dotyczące zasad podstępowania z zarejestrowanymi przez różnego rodzaju urządzenia materiałami. Nie ma uzasadnienia prawnego traktowania zdjęć robionych za pomocą bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż zdjęć robionych np. z platform, czy robionych na ulicy aparatem fotograficznym czy telefonem. Nie ma przesłanek, które determinowałyby traktowanie bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż inny przedmiot wykorzystywany do utrwalenia obrazu czy dźwięku. Ochrona wizerunku danej osoby rozpoczyna się w momencie publikacji takich zdjęć czy nagrań, a tę kwestię reguluje wspomniana ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych.
25.	Załącznik rozdział 3, pkt 3	Fundacja Panoptikon	Uzupełnienie obowiązków operatora statku bezzałogowego (rozdział 3 ust. 3 załącznika do rozporządzenia) o wymóg dolożenia należyte staranności dla poszanowania prywatności osób znajdujących się na obszarze wykorzystania statku oraz unikania wszelkich działań, które mogłyby doprowadzić do nieuzasadnionej ingerencji w prywatność	nieuwzględniona	W ocenie projektodawcy inne przepisy, przede wszystkim ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 880 i 1089) oraz ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r.

26.	Załącznik rozdział 7, pkt 7.1	Fundacja Panoptikon	<p>Wprowadzenie wymogu uwzględnienia w instrukcji operacyjnej (rozdział 7 ust. 7.1) zasad postępowania z materiałami zarejestrowanymi przez urządzenie, w które wyposażony jest statek bezzałogowy, takimi jak kamery, mikrofony i inne czujniki.</p> <p>Wprowadzenie zasad postępowania z tymi materiałami (obejmujące np. czas przechowywania obrazów, zasady ewentualnej transmisji tych obrazów w czasie rzeczywistym, sposoby i cele wykorzystania materiałów oraz oznaczenie kategorii podmiotów, którym materiały te są lub mogą być udostępniane) jest konieczne dla zagwarantowania poszanowania praw osób znajdujących się w zasięgu urządzeń rejestrujących. Ingerencja w prywatność tych osób jest niezwykle daleko idąca, biorąc pod uwagę możliwość szybkiego przemieszczenia się drona i objęcia rejestracją dużych obszarów. Jednocześnie osoby znajdujące się na tym obszarze bardzo często nie mają świadomości, że na danym terenie wykorzystywany jest statek bezzałogowy, nie potrafią zidentyfikować jego właściciela lub operatora oraz nie wiedzą, czy dron wyposażony jest w urządzenie rejestrujące obraz lub dźwięk. Istnieje w związku z tym ryzyko nadużyć związanych z wykorzystaniem materiałów zarejestrowanych za pomocą drona – mogą one np. zostać opublikowane w Internecie lub wykorzystane w inny sposób, sprzeczny z zasadami ochrony prywatności i danych osobowych.</p> <p>W kwietniu 2016 roku Fundacja Panoptikon zapytała wiele instytucji publicznych, m.in. władze 48 miast, Komendę Główną Policji i inne służby odpowiedzialne za zapewnianie bezpieczeństwa i porządku publicznego, Straż Pożarną, Inspekcję Transportu Drogowego, o wykorzystywanie przez te instytucje bezzałogowych statków powietrznych. Z przeprowadzonych badań wynika, że żadna z tych instytucji nie stworzyła wewnętrznej regulacji dotyczącej korzystania z tych urządzeń⁵. Istnieje prawdopodobieństwo, że wewnętrznych instrukcji i zasad obejmujących w szczególności kwestie związane z ochroną danych</p>	nieuwzględniona	<p>o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922 oraz z 20158 r. poz. 138), regulują kwestie udostępniania i ochrony wizerunku osób trzecich oraz zawierają przepisy dotyczące zasad podstępowania z zarejestrowanymi przez różnego rodzaju urządzenia materiałami. Nie ma uzasadnienia prawnego traktowania zdjęć robionych za pomocą bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż zdjęć robionych np. z platform, czy robionych na ulicy aparatem fotograficznym czy telefonem. Nie ma przesłanek, które determinowałyby traktowanie bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż inny przedmiot wykorzystywany do utrwalenia obrazu czy dźwięku. Ochrona wizerunku danej osoby rozpoczyna się w momencie publikacji takich zdjęć czy nagrań, a tę kwestię reguluje wspomniana ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych.</p>	<p>W ocenie projektodawcy inne przepisy, przede wszystkim ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 880 i 1089) oraz ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922 oraz z 20158 r. poz. 138), regulują kwestie udostępniania i ochrony wizerunku osób trzecich oraz zawierają przepisy dotyczące zasad podstępowania z zarejestrowanymi przez różnego rodzaju urządzenia materiałami. Nie ma uzasadnienia prawnego traktowania zdjęć robionych za pomocą bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż zdjęć robionych np. z platform, czy robionych na ulicy aparatem fotograficznym czy telefonem. Nie ma przesłanek, które determinowałyby traktowanie bezzałogowego statku powietrznego inaczej niż inny przedmiot wykorzystywany do utrwalenia obrazu czy dźwięku. Ochrona wizerunku danej osoby rozpoczyna się w momencie publikacji takich zdjęć czy nagrań, a tę kwestię reguluje wspomniana ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych.</p>
-----	--	------------------------	--	-----------------	---	---

27.	Załącznik rozdział 7, ppkt 7.3.1	Fundacja Panoptikon	<p>osobowych nie tworzą także podmioty komercyjne.</p> <p>Konieczność ujęcia w instrukcji operacyjnej zasad postępowania z materiałami, które zostały zarejestrowane przez urządzenie znajdujące się na wyposażeniu drona, stanowić będzie impuls dla podmiotów wykorzystujących drony do zwrotienia uwagi na kwestie związane z prywatnością i ochroną danych osobowych, zwłaszcza w świetle nadchodzących w maju br. gruntownych zmian wprowadzanych przez ogólne rozporządzenie o ochronie danych osobowych (RODO). Wprowadzenie omawianego wymogu spowoduje polepszenie sytuacji poszczególnych osób, które znajdują się na obszarze oddziaływania drona. Wprowadzenie zasad wykorzystania tych materiałów w instrukcji operacyjnej, która jest wymagana dla otrzymania zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, prywatności i ochrony danych osobowych do czasu stworzenia szczegółowych, specjalistycznych i automatycznych, stanowić będzie gwarancję poszanowania powszechnie obowiązujących regulacji w tym zakresie na poziomie unijnym.</p> <p>Usunięcie wyjątku dotyczącego wymogu noszenia kamizelki odbłaskowej w przypadku operatorów wykonujących lot państwowymi bezzalagowymi statkami powietrznymi (rozdział 7 ust. 7.3 pkt 1 załącznika).</p> <p>Noszenie kamizelki odbłaskowej przez operatora drona jest bardzo często jedynym zauważalnym przez osoby postronne znakiem, że na danym terenie wykorzystywany jest w danym czasie statek bezzalagowy, zwłaszcza jeśli lot odbywa się poza zasięgiem wzroku operatora. Ma to istotne znaczenie z punktu widzenia praw osób znajdujących się na tym obszarze – dzięki kamizelce są oni w stanie zidentyfikować operatora drona. Wyłączenie obowiązku noszenia kamizelki w przypadku wszystkich państwowych statków bezzalagowych jest nieuzasadnione. O ile w przypadku wykonywania czynności operacyjnych zmierzających np. do ujęcia sprawy przestępstwa rezygnacja z wyraźnego oznaczenia operatora lotu może znaleźć swoje uzasadnienie potrzebami bezpieczeństwa lub zagwarantowania powodzenia akcji, o tyle nie można uznać, że każde zastosowanie drona przez organy państwa automatycznie uzasadnia brak tego obowiązku. Możliwość identyfikacji operatora jest niezbędna w przypadku wystąpienia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji, a także minimalizuje niepokój związany z wykorzystywaniem drona na danym obszarze (np. poczucie uporczywej ingerencji w prywatność wzmoczone brakiem wiedzy o tym, kto jest operatorem drona). Dlatego też, postulujemy, aby operator państwowego statku bezzalagowego był zwolniony z obowiązku noszenia kamizelki jedynie w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, wyraźnie określonych w rozporządzeniu (np. niezbędność zachowania anonimowości operatora ściśle związana z charakterem akcji, podczas której wykorzystywany jest dron).</p>	nieuwzględniona	Przepisy wyłączające obowiązek noszenia kamizelki odbłaskowej w przypadku operatorów wykonujących lot państwowym bezzalagowym statkiem powietrznym, jest konieczne ze względu na charakter czynności wykonywanych m.in. przez Policję czy inne służby. Trudno wyobrazić sobie sytuację by takie czynności, które co do zasady cechuje dyskrecja miały być w przypadku używania przez służby bezzalagowego statku powietrznego wykonywane w sposób widoczny dla osób trzecich. Większość przypadków wykorzystywania tego typu statków powietrznych przez organy państwa jest związane z operacjami, których powodzenie zależy od użycia np. drona w sposób niewidoczny dla podmiotów, których dana operacja dotyczy.
28.	§ 1 pkt 2 lit. c ppkt 2	Dominik Koć	<p>Uwaga pierwsza odnośnie do obniżenia wieku osób, które mogą pilotować Bezzalagowy Statek Powietrzny o masie startowej do 5 kg i możliwość zdobycia uprawnień Świadczenia Kwalifikacji bez konieczności badań lekarskich. Moim zdaniem jest o na ten moment dosyć nieodpowiedzialny ruch, ponieważ w dziesięciu latach z pewnością pojawi się duże grono 13,14,15 czy nawet 16 latków, których rodzice bądź najbliżsi mają zdolności finansowe pozwalające na zakup „dużego sprzętu latającego” swoim pociechom z okazji, jak również bez okazji wielowimikowce, których masa oscyluje w granicach 5 kg typu DJI Inspire czy Yuneec H520 bądź Walkera Vitus, Voyager.</p> <p>W obecnych czasach w wieku 15 czy 16 lat młodzież pod kątem wyobrażenia, jaką krzywdę można wyrządzić komuś takim urzędzeniem albo jak</p>	nieuwzględniona	Biorąc pod uwagę fakt, że każdy może używać bezzalagowych statków powietrznych bez uprawnień w ramach lotów rekreacyjnych, to możliwość zrobienia szkolenia i uprawnień przez osoby młodsze niż do tej pory, wpływa jedynie pozytywnie na bezpieczeństwo użytkowania dronów. W projekcie wprowadzono jednak zapis obligujące do wykonywania lotów innych niż rekreacyjne lub sportowe przez osoby nieletnie jedynie pod nadzorem osoby

29.	§ 1 pkt 2 lit. c ppkt 1	Dominik Koć	<p>niedopowiedzialne może być opisywanie się nie bierze pod uwagę co można zobaczyć na licznych filmach w internecie związanych ze zdalnie sterowanymi urządzeniami latającymi, ale nie tylko.</p> <p>Rozumiem, żeby ten zapis zawierał w sobie limit wagowy do 1kg (Dji Mavic, Spark, lub Yuneec Breeze, a także wielowirnikowce sportowe tylko w przypadku tych ostatnich ze względu na charakter lotów musiałby, one odbywać się w terenie do tego przygotowanym, bądź w zamkniętych obiektach udostępnionych do tego rodzaju lotów) – takim sprzętem oczywiście też krzywdę można komuś bądź sobie wyrządzić, ale zdecydowanie mniejszą. Siła „rażenia” sprzętu takiego jak Dji Inspire nikt chyba nie będzie podważać, a przecież te urządzenia są dostępne jak najbardziej na rynku i są to urządzenia coraz tańsze, których możliwość wyrażenia krzywdy jest z pewnością o 100-kroć większa niż w przypadku mniejszych jednostek latających (przykładem bardzo popularnym ostatnio Dji Spark).</p> <p>Wg mojej opinii, jeśli dajemy pewne uprawnienia, obniżając wiek róbmy to stopniowo zachowując zdrowy rozsądek – Prawo Jazdy można zrobić na kat. B1 w wieku 16 lat, ale wnosi ono ograniczenia: mocy silnika, pojemności silnika, masy pojazdu, oraz limit osób, które może taki pojazd zabrać, właśnie po to, żeby ograniczyć możliwość poważnych wypadków z uczestnictwem osób poniżej 18 roku życia za kierownicą. Co więcej, za poważne uszczerbki na zdrowiu spowodowane niedopowiedzianym zachowaniem nastolatków odpowiedzialnością będą również obarczeni rodzice, którzy być może wcale nie mieli nic wspólnego, z tym że 15 latek dostał z okazji Świąt bądź urodzin od swojego krewnego w ramach prezentu takie urządzenie!</p> <p>Uwaga druga – wycofanie się z obowiązku badań dla ubiegających się o licencję VLOS ze względu na jak to zostało przedstawione: na bardzo zaawansowaną technologię zastosowaną w dzisiejszych Bezzałogowych Statkach Powietrznych oraz skomplikowane systemy wspomagające pilotaż sprawia, że potrafią one same zakończyć bezpiecznie lot, jest wg mnie kolejną nietrafioną analizą rynku i przecenieniem możliwości sprzętowych. Po pierwsze nie często spotykane, ale jednak ustępki a właściwie błędy w urządzeniach GPS potrafią spowodować, że mogą w sytuacji awaryjnej odlecieć w innym kierunku niż planowany czy zaprogramowany przez Pilota. Po drugie osoby chorujące na cukrzycę, wśród których duże grono ignoruje swoją chorobę i nie przyjmuje regularnie leków, nie nosi przy sobie niezbędnych medykamentów, które z kolei potrafią doprowadzić do utraty przytomności, z pewnością może doprowadzić do katastrofy i o ile będzie to Bezzałogowy Statek Powietrzny o masie do 500-600 gramów szansa na poważne wyrządzenie krzywdy jest względnie niska, ale jeśli mówimy o 4,6, czy nawet 8 wimlikowcu o masie np. 4,9 kg, które mieszczą się w tej ustawie sprawia, że rezygnacja z badań staje się bardzo ryzykowna. O osobach chorujących na padaczkę również wspominać nie trzeba a w końcu zostają one wg tego rozporządzenia pełnoprawnymi użytkownikami przesyłami powietrznej, w której mogą wykonywać loty urządzeniami do 5 kg! Wg mojej opinii badania zdrowotne dla osób ubiegających się o Świadcstwo Kwalifikacji jest niezbędne tak samo, jak ubieganie się o dokument Prawa Jazdy i nie powinno to nikogo dziwić! Badanie krwi, wzroku oraz podstawowe stwierdzenie stanu zdrowia nawet przez lekarza rodzinnego powinno być obowiązkowym. Tylko Lekarz Orzecznik, który jest ostatnim ogniwem takiego badania jest w stanie potwierdzić, że osoba planująca ukończyć kurs i egzamin do Świadcstwa Kwalifikacji jest osobą która może zostać dopuszczona. Nie do pomyślenia jest przecież, aby chętny ubiegający się o</p>	nieuwzględniona	dorosłej.
			<p>Biorąc pod uwagę, że nie wymaga się badań lotniczo-lekarskich od skoczków spadochronowych lub osób pilotujących parolotnie, to wymóg i zakres badań wymaganych od operatorów BSP był niewspółmierny do powodowanego zagrożenia, szczególnie w przypadku najmniejszych BSP oraz biorąc pod uwagę ich zaawansowanie techniczne. Propozycja zmiany w tym zakresie została również oparta o przedstawione propozycje przyszłych regulacji UE, które przewidują zdecydowanie prostsze wymagania niż opisywane w obowiązujących dotychczas w Polsce aktach prawnych. Takie podejście pozwoli na płynne przejście z przepisów krajowych do przepisów UE, które są w opracowaniu</p>		

30.	Załącznik rozdział 5 pkt 5.2	Dominik Koć	<p>Prawo Jazdy nawet najniższej kategorii dostał taki dokument bez wcześniejszego potwierdzenia stanu zdrowia. Dziś jako pilot UAWO, który nosi na co dzień soczewki kontaktowe ze względu na nie dużą wadę wzroku podczas wykonywania lotu muszę mieć obowiązkowo ze sobą zapasowe okulary korekcyjne, a osoby, które za chwilę będą ubiegać się o Świadcstwo Kwalifikacji, nie będą nawet musiały wykonywać badań? Trochę drastyczna zmiana w nie do końca poprawnym kierunku.</p> <p>Uwaga trzecia-Kolejny zupełnie niezrozumiały i zaprzeczający ustawie w innych podpunktach zapis o konieczności wykonywania lotów przy obecności obowiązkowo dodatkowego obserwatora dla pilota wykonującego lot BVLOS. Przecież to samo z siebie zaprzecza wcześniejszym twierdzeniom, jakoby obecna technologia była tak wysoce rozwinięta, bezpieczna, i posiadająca tyle dodatkowych zabezpieczeń! Lot BVLOS tym bardziej automatyczny to nic innego jak obserwacja otoczenia oraz parametrów lotu na monitorze, więc skoro technologia jest tak wysoko rozwinięta i pilotując mój wielowirnikowiec widzę wszystkie te parametry, na co mi dodatkowy obserwator? Statku powietrznego w końcu nie mam w zasięgu wzroku, więc jedynie jestem w stanie obserwować ekran i parametry a obserwator co ma tutaj za zadanie robić? Mam obowiązek postawić mu na statywie drugi ekran, żeby patrzył i podziwiał, jaka przebiega lot nad lasem, który wykonuję w odległości 700,800 czy 1000 metrów ode mnie? Obserwator szybciej będzie potrzebny pilotowi wykonującemu VLOS niż temu robiącemu BVLOS – BVLOS patrzy ciągle w ekran, VLOS ma obowiązek latać w zasięgu wzroku i kontrolować wzrokiem miejsce, w którym znajduje się Bezzalogowy Statek Powietrzny prawda? A skoro 99% VLOS to kamerzyści, którzy nie patrzą, w ogóle na pilotowany przez siebie Statek Powietrzny tylko podziwiają widoki na monitorze, jednocześnie próbując uchwytać jak najlepszy. To im ktoś powinien towarzyszyć. Niezrozumiały zapis jednocześnie zaprzeczający idei, której ma on przyswieszczać – nic nie ułatwi a tylko utrudni, zwiększy koszty dla firm/osób zajmujących się pilotażem w BVLOS i nic nie zmieni, jeśli chodzi o bezpieczeństwo.</p>	Uwzględniona	
31.	Załącznik rozdział 5 pkt 5.2 (?) albo rozdział 7 pkt 7.3	Dominik Koć	<p>Czwarta uwaga-Nie rozumiem kompletnie zapisów odnośnie do lotów BSP w służbie „organom Państwa”. Powinno to zostać bardzo krótko i zwięźle opisane. Dla przykładu, jeśli mieszkam w mieście X to komendant tamtejszej jednostki Policji, jeśli potrzebuje pomocy to na jego wniosek pisemny, wówczas pilot z uprawnieniami VLOS/BVLOS powinien być traktowany jako pomoc na Służbie Policji i wykonywać procedurę uproszoną, która powinna być stworzona na takie sytuacje. Dodatkowo obowiązkowo (wg Mnie oczywiście jak każdy lot) to wykonanie CHECK IN lotu w aplikacji Drone Radar, a jednocześnie, jeśli lot taki ma wiązać się ze wkroczeniem do strefy R czy P to powinienem mieć bezwzględna możliwość wykonania lotu na podstawie zgody otrzymanej od komendanta Policji, Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Ratownictwa Wodnego. Przecież nie można zabronić udzielenia pomocy w pilnej sprawie jednostkom tego typu ze względu na to, że muszą wykonać zgłoszenie lotu 7 dni przed terminem albo dlatego że nie zostałem wpisany jako jednostka dopuszczona do takich operacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego? Nie w każdej miejscowości będzie operator BSP ze wszystkimi niezbędnymi zgodami, a czasami sytuacja może być nagła i wymagać interwencji od już – szczególnie w przypadku ratowania życia ludzkiego.</p>	Nieuwzględniona	Uwaga niezasadna. Projekt odnosi się do lotów wykonywanych na potrzeby służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i nie wyklucza zastosowania opisanego przez zgłaszającego uwagę rozwiązania.
32.	Załącznik	Dominik Koć	Piąta uwaga - BVLOS w locie automatycznym do wysokości 50 m (lub do 10	Nieuwzględniona	Lot automatyczny w konsultowanym

	rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 4		metrów powyżej najwyższej przeszkody terenowej w okolicy) też wg mnie jest trochę za rygorystyczny i mocno utrudnia/wydłuża niektóre operacje BVLOS	projekt odnosi się do lotów cyklicznych, odbywających się nad stałym obszarem, realizowanych w trybie automatycznym od startu do lądowania, głównie w celach związanych z monitorowaniem zakładów przemysłowych i z możliwością wykonania lotu większą liczbą BSP przez jednego operatora. Loty te będą realizowane na małych wysokościach przy niskim ryzyku napotkania innego ruchu lotniczego. Jednocześnie w związku ze zgłaszanymi wątpliwościami doprecyzowano definicję lotu automatycznego.
33.	Załącznik rozdział 4 pkt 4.6	Dominik Koć	Szósta uwaga-Warto byłoby wg mnie również wprowadzić obowiązek posiadania aplikacji jednej konkretnej dla wszystkich pilotów posiadających Świadcstwo Kwalifikacji co powinno zostać uwzględnione w prawie (np. aplikacji Drone Radar). Aplikacja taka powinna być w dwóch wersjach – dla pilotów amatorów bez Świadcstwa Kwalifikacji i ze zdobytym Świadcstwem Kwalifikacji. Taka aplikacja powinna mieć możliwość rejestracji lotu BVLOS albo nawet VLOS (w przypadku strefy CTR) z odpowiednio wcześniejszym terminem – np. 7 dni wcześniej. Wypełniałoby się formularz nawet na urządzeniu mobilnym, gdyż w aplikacji podane byłoby dane pilota takie jak dane adresowe, dane dotyczące uprawnień (np. numer Świadcstwa Kwalifikacji), dane dotyczące sprzętu, jakim lata i byłoby wprowadzone tam na stałe, a lot rejestrować można byłoby poprzez zaznaczenie konkretnej strefy, oraz punktu startu, co ułatwiłoby występowanie o wniosek pilotom, jak również byłoby ułatwieniem dla Służb Ruchu Lotniczego – od razu widziałyby jasno i klarownie wszystkie dane dotyczące prognozowanej operacji lotniczej wraz z danymi osoby, która wykonuje lot a, dane te byłby zawsze kompletne i prawdziwe. Aplikacja dodatkowo wymagałaby np. w dniu pewno dziś wykonamy ten lot , a jeżeli operacja nie została potwierdzona, lub została odrzucona przez pilota to informacja taka trafiałaby tam, gdzie powinna i nasza zaplanowana operacja lotnicza zostaje usunięta jednocześnie zwalniając strefę dla kogoś, kto może w tym momencie potrzebować wykonania lotu. Oczywiście uważam, że tak rozbudowana aplikacja mogłaby być płatną typu aktywacja 30 zł, konieczność potwierdzenia danych osobowych (weryfikacja), a potem miesięcznie 5 czy 10 zł celem utrzymania odpowiedniego poziomu takiej i niezbędnych osób do analizy zgłoszeń z tej aplikacji po stronie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.	Nieuwzględniona
34.	§ 1 pkt 4	Szymon Bartuś	Jestem przeciwny wymogowi wpisu małych UAV (do 150 kg) do ewidencji statków powietrznych, bez względu na to, czy latają VLOS czy BVLOS. Wpis statku powietrznego do ewidencji nie wpływa na bezpieczeństwo jego operacji a na pewno wymaga dodatkowej pracy administracyjnej operatora (lub jego pracodawcy) i urzędu, który tą ewidencją zarządza.	Rejestrowanie bezzalagowych statków powietrznych ma pełnić funkcję prewencyjną. Pozwala również na identyfikację właściciela w razie wypadku.
35.	§ 1 pkt 5	Szymon Bartuś	Załącznik 6 Rozdział 4 4.1 Wymóg utrzymywania kontaktu wzrokowego przez operatora lub obserwatora powinien być zniesiony dla modeli/UAV latających w przestrzeniach zamkniętych i latających bardzo nisko. Umożliwi to w pełni legalnie uprawianie sportu jakim są wyścigi dronów (multikopterów) sterowanych przez system FPV (First Person Video), który jest w tej chwili już dość popularny	Uwzględniona

			na świecie. Zniesienie takiego wymogu nie ma wpływu na bezpieczeństwo w takich lotach.		
36.	Załącznik rozdział 4 pkt 4.1	Szymon Bartuś	Załącznik 6b Rozdział 4.1. Po pierwsze, jestem przeciwny podawania zamkniętej listy operacji BVLOS, które mogą być wykonywane poza wydzieloną przestrzeń powietrzną. UAV są obecnie testowane w bardzo różnych nowych zastosowaniach i może się szybko okazać, że podana krótka lista możliwych operacji bardzo ogranicza potencjał wykorzystania UAV BVLOS w Polsce. Moim zdaniem wymienione operacje powinny być tylko przykładami w danej kategorii.	uwzględniona	Poprawiono projekt dodając zapis otwierający listę lotów specjalistycznych.
37.	Uwaga ogólna	Szymon Bartuś	Po drugie, podany projekt rozporządzenia w ogóle nie pozwala na rekreacyjne loty BVLOS. Moim zdaniem loty rekreacyjne i sportowe BVLOS powinny być dozwolone pod warunkiem spełnienia kilku prostych wymogów bezpieczeństwa, na przykład ograniczenia wysokości nad ziemią oraz nałożenia dodatkowych wymagań w kontrolowanej przestrzeni powietrznej (tak jak w załączniku 6 dla VLOS). Loty rekreacyjne BVLOS są wykonywane już od wielu lat w wielu krajach (wystarczy poszukać filmy FPV na YouTube) i, z tego co mi wiadomo, nie doszło jak dotąd do żadnego poważnego wypadku.	uwzględniona	
38.	Załącznik rozdział 5 pkt 5.2	Szymon Bartuś	Rozdział 5 5.2 Wymóg wykonywania lotu przez 2 osoby uważam za zbyt restrykcyjny dla małych i prostych UAV. Jeżeli ma być wprowadzony taki obowiązek, ma on sens jedynie w sytuacjach gdzie rozproszenie uwagi pilota może spowodować poważny wypadek, na przykład podczas lądowania ciężkimi UAV nad terenem zamieszkałym.	uwzględniona	
39.	Załącznik rozdział 6 pkt 6.1	Szymon Bartuś	Rozdział 6 6.1 Oświetlenie moim zdaniem powinno być obowiązkowe tylko w operacjach po zmroku. Aby oświetlenie zrobiło różnicę w widoczności UAV w dzień musiałoby ono mieć bardzo dużą moc.	niewzględniona	Oświetlenie podnosi szansę dostrzeżenia BSP w każdych warunkach. Jest, to prosta metoda zwiększania widoczności BSP.
40.		Szymon Bartuś	Znacząco zmniejszyłbym też listę obowiązkowego wyposażenia UAV. W przypadku lekkich i powolnych UAV latających nad niezamieszkałym terenem brak autonomicznego sterowania nie spowodowałby dużego zagrożenia, bo system Fail Safe mógłby po prostu być nastawiony na lądowanie awaryjne albo nawet lot ślizgowy czy przeciągnięcie (dla samolotu). Nie widzę też sensu w obowiązkowym automatycznym utrzymywaniu wysokości. Dlatego dla najłżejszych UAV wymagałbym tylko kamery, wysokościomierza, odczytu potężności i Fail Safe.	uwzględniona	
41.	Uwaga ogólna, załącznik rozdział 4 punkt 4.1 podpunkt 2	Rafał Wojtyniak	Warto zdefiniować "mienie", co by było jasne od których obiektów należy zachować odległość poziomą i nad którymi można latać bez potrzeby uzyskiwania zezwolenia zarządcy czy właściciela. Póki co definicja mienia znajduje się w innych przepisach (kodeks cywilny – „mieniem jest własność i inne prawa majątkowe”) i jeśli trzymać się tej definicji, to każdy obiekt, teren, grunt do kogoś należy - osoby prywatnej, samorządu, skarbu państwa. Jakie kryteria przyjąć jeśli chodzi o zasady wykonywania lotów? Własność prywatna czy publiczna? Możliwość uszkodzenia obiektu (ale grunt, chodnik, jezdnia to raczej obiekty "niezniszczalne")? A może w zależności od masy BSP? Albo tak jak dla zalogowanych statków powietrznych- jedynie określenie minimalnej wysokości przelotowej nad obiektem czy terenem? Ewentualnie rozróżnienie zawisu i przelotu (przelot nad obiektem możliwy a zawis zabroniony) – czterowirnikowce podczas utraty jednego zespołu napędowego podczas zawisu spadają pionowo w dół, w przypadku sześciowirnikowca możliwy jest dalszy lot na 5 silnikach.	Uwzględniona	
42.	§ 1 pkt 6	Rafał Wojtyniak	Problemатyczny jest zapis - „zachowanie bezpiecznej odległości poziomej”, bo część użytkowników nie rozumie (lub nie chce przyjąć do wiadomości – co	Uwzględniona	

			<p>pewnie poddyktowane jest starymi przyzwyczajeniami), że jeśli ktoś wlatuje NAD jakiś obiekt, to nie zachowuje żadnej odległości poziomej. Niestety wracamy do początku – jaki obiekt stanowi mienia? Jeśli nawet chodnik, droga gruntowa, łąka jest czyjąś własnością – to nigdzie nie można by latać bez uzyskania zgody. Na początku każdego załącznika rozporządzenia, w rozdziale „Określenia”, potrzebna jest konkretna definicja mienia. Taka, żeby wszyscy byli zadowoleni i nikt nikogo bez potrzeby nie oskarżał o naruszenia.</p> <p>Nowy załącznik dotyczący lotów BVLOS nie zawiera zapisu dotyczącego lotów nad terenami zamkniętymi, obiektami jądrowymi oraz obszarami, obiektami i urządzeniami wymienionymi w ustawie o ochronie osób i mienia, co oznacza, że w BVLOS można bez żadnych przeszkód latać nad wspomnianymi obiektami i obszarami.</p> <p>Załączniki 6 i 6a odwołują się do ustawy o ochronie osób i mienia. Nad obiektami czy obszarami wymienionymi w ustawie nie można latać w ogóle lub tylko za zgodą czy na potrzeby zarządzającego. „Wojewodowie prowadzą ewidencję obszarów, obiektów i urządzeń podlegających obowiązkowej ochronie, znajdujących się na terenie województwa.</p> <p>Ewidencja ma charakter poufny.” – W jaki sposób operator UAV ma mieć pewność czy obszar na którym lata nie podlega ochronie, skoro taka informacja ma charakter poufny?</p> <p>Czy linie energetyczne (z ustawy o ochronie osób i mienia) muszą podlegać ochronie (polegającej na uzyskiwaniu zgody) nawet dla operatorów UAV (załącznik 6a)? Chodzi o linie niskonapięciowe występujące dosyć gęsto na terenie zurbanizowanym. Fotografując czy filmując jakiś obiekt często nie można tego zrealizować podczas jednego lotu. Trzeba by wykonywać wiele lotów w taki sposób aby nie przelatywać nad tymi liniami – jedynie pod nimi lub wielokrotnie przelotnie mijając startu.</p> <p>W rozporządzeniu (załączniki 6 i 6a) mamy podane zasady wykonywania lotów m.in. w CTR, MATZ, EPR, EPP, EPD.</p> <p>W AIP Polska (lub MIL AIP Polska) są określone granice każdej ze stref. W przypadku niektórych stref mamy zaznaczone - "z wyłączeniem...", aby dwie strefy (lub więcej) nie istniały jednocześnie na tym samym obszarze, np. TMA EPPO z wyłączeniem CTR EPPO, EA 252 (wojskowa) z wyłączeniem CTR EPPO i inne...</p> <p>Jednak istnieją przypadki, kiedy jedna strefa przenika drugą a o żadnym wyłączeniu nie ma mowy.</p> <p>W rozporządzeniu jest mowa o wykonywaniu lotu w pojedynczej strefie.</p> <p>Co w przypadku kiedy na obszarze CTR lub MATZ występuje EPR, EPP, EPD? Co w przypadku, kiedy w AIP strefy EPR, EPP, EPD nie zostają wyłączone z CTR lub MATZ ? Mammy wtedy sytuację, że obszar wspólny ma dwóch zarządców. Dla przykładu - MATZ EPKS i EPR 20 (Wielkopolski Park Narodowy), CTR EPPO i EPR 12 (Kampinoski Park Narodowy), MATZ EPDE i</p>	<p>Uwzględniona</p>	
<p>44.</p> <p>Uwaga ogólna, § 1 pkt 5 oraz 6</p>	<p>Rafał Wojtyniak</p>	<p>W przypadku nakładania się dwóch aktywnych stref należy uzyskać zgodę od obu zarządzających.</p>	<p>niewzględniona</p>		

			<p>EPP 3, CTR EPGD i EPP 15 i inne. Wymienione strefy EPR i EPP są stale aktywne, co innego, gdy tylko są czasowo aktywne, wtedy rozumiałe jest, że w opisie granic CTR czy MATZ nie może być mowy o wyłączeniu, bo w przypadku nieaktywnego EPR, EPP czy EPD pozostałyby w tym miejscu "dziura". Dla przykładu - MATZ EPCE i czasowo aktywna EPD 38.</p> <p>Teoretycznie jest dwóch zarządców tego wspólnego obszaru. Ale zarządca CTR czy MATZ nie może decydować o lotach w EPR, EPP czy EPD (sprawdzone w praktyce - wojsko w Krzesimach nie może decydować o lotach w EPR 20, pomimo tego, że EPR 20 nie jest wyłączone z MATZ EPKS). Oczywiście w DroneRadar po ustawieniu znacznika na takim wspólnym obszarze, na liście widnieją 2 strefy, co sugeruje uzyskanie zgody od zarządców obu stref (a nie tylko jednej).</p> <p>W rozporządzeniu należy wyraźnie zaznaczyć, że w przypadku EPR, EPP czy EPD warunkiem wykonywania lotów jest uzyskanie zgody tylko i wyłącznie zarządcy strefy EPR, EPP czy EPD nawet jeśli jednocześnie występuje inna strefa - CTR lub MATZ (EPR tutaj uogólniłem, bo w planach jest podział na obszar parku narodowego i poza nim).</p> <p>Uzyskiwanie zgody u obu zarządców byłoby oczywistością, gdyby obaj zarządcy mieli równe prawa do przestrzeni. Ale tak nie jest. Bo zarządca EPR, EPP czy EPD może robić tam prawie wszystko (jedynie musi udostępnić przestrzeń w kilku przypadkach opisanych w Rozporządzeniu w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące). Może zlecać loty we własnym interesie i nie wyrażać zgody na żadne inne loty. Natomiast zarządca CTR czy MATZ nie może podjąć żadnej decyzji w takiej wspólnej przestrzeni (gdy EPR, EPP czy EPD leży całkowicie lub częściowo w CTR lub MATZ).</p> <p>Po co więc występować o zgodę do kogoś, kto nie ma władzy w tej wspólnej przestrzeni?</p>		
45.	§ 1, punkt 5	Rafal Wojtyniak	<p>Podczas lotów rekreacyjnych lub sportowych ma zostać zachowana bezpieczna odległość pozioma nie mniejsza niż 100 metrów od granic zabudowy miejscowości, miast, osiedli (...) (dla modeli powyżej 0,6 kg). Wokół tego zapisu jest wiele wątpliwości – zapewne każdy interpretuje to na własną korzyść. Jeśli mamy pusty obszar wewnątrz zabudowy (aby można było zachować więcej niż 100 metrów odległości), to jedni twierdzą, że nie można w takim miejscu latać rekreacyjnie czy sportowo, inni – wręcz przeciwnie. Wszystko dlatego, że granica zabudowy kojarzy się raczej z granicą terenu zabudowanego w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym.</p> <p>W kilku miejscach Polski MATZ sąsiaduje z CTR w taki sposób, że granica obu stref znajduje się bliżej niż 2km od granicy lotniska wojskowego. Wytyczne Szeffa Szefstwa (...) opisują zasady wykonywania lotów w MATZ. Nie można więc zabraniać lotów bliżej niż 2km od granic lotniska wojskowego, jeśli miejsce wykonywania lotów znajduje się poza MATZ (jak to jest przedstawiane użytkownikom DroneRadar). Jeśli faktycznie odległość 2km od granicy lotniska wojskowego ma być przestrzegana bezwzględnie (bez względu na strefy), to taka informacja powinna być zamieszczona w rozporządzeniu.</p> <p>Loty automatyczne z elementami autonomii, a takie będą w bliskiej przyszłości przeważać, to loty gdzie statek BSP ma pewną dowolność w trajektorii jaką obiera</p>	uwzględniona	
46.	Uwaga ogólna	Rafal Wojtyniak		Nieuwzględniona	Uwaga niezrozumiała
47.	Załącznik rozdział 2, pkt 2	Polska Izba Systemów		Nieuwzględniona	Uwaga niejasna

	ppkt 5	Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	w poruszaniu się do wyznaczonego miejsca. Kolejna możliwość to wykonywanie monitoringów lub oprysków – po stwierdzeniu potrzeby wylotu z trajektorii, celem lepszego wykonania zadania (oprysk pominiętego fragmentu pola, śledzenie zlodzieja) BSP może chcieć wlecieć nad obszar poza ściśle określoną ścieżką lotu.		
48.	Załącznik rozdział 2, pkt 2 ppkt 7	Polska Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	Uwaga dość oczywista. Z uwagi na odpowiedzialność nawet konieczna. Wszelkie BSP, muszą być nadzorowane, w szczególnych przypadkach pilotowane przez operatora.	uwzględniona	
49.	Załącznik rozdział 3 pkt 3	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(dodany zapis - podpunkt – „nadzoruje system sterujący automatycznym lotem statku BSP lub ich flotą”) Flota (wiele dronów wykonujących misje w pojedynkę) oraz rój (wiele BSP wykonujących zadanie wspólnie np. lot w formacji) będzie w głównej mierze nadzorowana a nie sterowana przez operatora..	Uwzględniona	
50.	Załącznik rozdział 3, pkt 3 ppkt 3	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(dodany zapis – „lub system, który nadzoruje”) Skoro mówimy o automatycznym (autonomicznym) locie, wymogiem ubezpieczyciela będzie aby to wciąż operator brał na siebie odpowiedzialność za wykonywaną przez nadzorowany BSP misję. Oóż nie da się w polskim systemie ubezpieczeniowym ubezpieczyć robota od OC. Dlatego na razie w okresie przejściowym wydaje mi się, że przy każdym locie automatycznym będzie musiał być wyznaczony operator dozorujący który będzie ubezpieczony. Okres przejściowy pozwoli na zdobycie statystyk do zmian w prawie ubezpieczeniowym. PISB razem z PIU już rozpoczęł rozmowy w tej kwestii.	uwzględniona	
51.	Załącznik rozdział 4, pkt 3 ppkt 4	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	Poki systemy nie są w pełni autonomiczne (samodzielne) decyzja należy do operatora. W przyszłości, potrzebne będą przepisy gdzie maszyna uzyska podmiotowość i weźmie na siebie odpowiedzialność.	Uwzględniona	
52.	Załącznik rozdział 4, pkt 3 ppkt 6	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(dodanie „i po locie”) Zapis, który poprawi bezpieczeństwo.	uwzględniona	
53.	Załącznik rozdział 4, pkt 4.1 ppkt 3	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(dodana litera c – „dostaw medycznych lub pilnych”) Flota dronów w projektach obecnie realizowanych, dedykowana dla dostaw medycznych i pilnych, będzie poruszać się nie sterowana przez operatora a jedynie pod jego nadzorem. W najbliższej przyszłości loty „i operator na i dron” będą rzadkością. Drony będą poruszały się samodzielnie - sterowane i koordynowane wyłącznie przez systemy teleinformatyczne.	uwzględniona	
54.	Załącznik rozdział 4, pkt 4.5 ppkt 2 lit. c	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(dodany zapis „lub okresie lotów”) Mowa o okresie, w którym określona grupa dronów, sterowanych przez komputer, będzie wykonywała misje ściśle określone – np. monitoringi, sporty, zabiegi agrolotnicze.	uwzględniono	
55.	Załącznik rozdział 5, pkt 5.1 ppkt 4 lit. a	Polska Izba Systemów Bezzatogowych (Dariusz Werschner)	(wykreślono „ lub do wysokości 10m nad...”) Z góry wiadomo, jakie przeszkody znajdują się nad zaplanowaną trasą (punkty lotnicze, wieżowce, maszty). Dron mający jedną przeszkodę za drugą może spowodować więcej szkód niż lecący na stałej wysokości AGL i przeskodami.	uwzględniona	Zmodyfikowano zapis
56.	Załącznik rozdział 5, pkt 5.1 ppkt 4 lit. b	Polska Izba Systemów Bezzatogowych	(wykreślono „co najmniej 150m; dodano „zapewniających bezpieczeństwo”) 150 m to zaprzeczenie idei U-Space, gdzie BSP mają latać w miastach pomiędzy wyznaczonymi miejscami. Poniżej opis ogólnych założeń:	uwzględniono	

		(Dariusz Werschner)	Loty automatyczne np. transportowe będą wykonywane masowo, przez flotę bezzałogowców, latających na wyznaczonej wysokości, pomiędzy wyznaczonymi miejscami startu, lądowania i dostarczenia lub odbioru ładunku (wtedy bez lądowania). Trasy operacji BSP Cargo wcześniej określone i zaplanowane będą wyposażone w nazienne znaki informujące i ostrzegawcze. Strefa startu i lądowania będzie odgródzona i monitorowana. BSP w procedurze startu i lądowania będzie ostrzegać świetlnie i dźwiękowo. Obszar pod miejsce operacji transportowych BSP (start, lądowanie, odbiór i dostarczenie ładunku) będzie wyznaczone za zgodą zarządzającego terenem. Loty będą wykonywane z zapewnieniem ciągłego nadzoru nad lotem, z możliwością przejęcia kontroli nad BSP i wymuszenia procedury awaryjnej z natychmiastowym lądowaniem włącznie.		
57.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.2	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	uwzględniono	
58.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.4	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	uwzględniona	
59.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.5, podpunkt 1	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	uwzględniona	
60.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.5, podpunkt 2	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	niewzględniona	Zapis jest sformułowany w sposób, który proponuje zgłaszający uwagę
61.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1, podpunkt 3, litera b	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	uwzględniona	
62.	Załącznik rozdział 7, punkt 7.1, podpunkt 1, litera c	Polska Systemów Bezzałogowych (Dariusz Werschner)	Izba	uwzględniona	
63.	§ 1 pkt 4	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl		niewzględniona	Rejestrowanie BSP ma pełnić funkcję prewencyjną. Pozwala również na identyfikację właściciela w razie wypadku. Doprecyzowano zapisy określające lot automatyczny.
64.	Załącznik rozdział 2, punkt 5	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl		uwzględniona	

65.	Załącznik rozdział 2	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>2. Zachowanie przez pilota gotowości do reakcji jest podstawowym wymogiem i nie musi być precyzowane w tym punkcie. Szczególnie, że pojęcie zdalnego sterowania można rozumieć różnorodnie.</p> <p>W Rozdziale 2 dodanie następującego zapisu:</p> <p>20) Dowódca bezzalogowego statku powietrznego – osoba pełniąca obowiązki dowódcy statku powietrznego w myśl Rozdziału 3 art. 113 Prawa Lotniczego. W zalogach jednoosobowych osoba ta pełni rolę dowódcy. W zalogach dwu i więcej osobowych rolę dowódcy pełni osoba odpowiedzialna za realizację głównego zadania do którego został skierowany BSP. Wskazanie, że w lotach BSP istnieje dowódca statku powietrznego jest uzupełnieniem dotychczasowej luki i dostosowaniem do wymogów Prawa Lotniczego.</p> <p>Ponieważ loty BSP odbiegają od zasad istniejących w lotnictwie zalogowym, literalne określenie, że osoba pilotująca jest zawsze dowódcą statku powietrznego nie ma tutaj zastosowania. Dzieje się tak dlatego, że celem jest realizacja misji. Ponieważ w BSP nie ma na pokładzie człowieka istnieją sytuacje, że misja wymaga poświęcenia statku powietrznego. W takich sytuacjach operator (pilot) ponosiłby odpowiedzialność z uwagi na przepisy mówiące o bezpieczeństwie SP. Jednocześnie rodzaje misji są tak różne, że najbardziej właściwe jest pozostawić tryb określenia kto jest dowódcą SP, w rękach osób wykonujących misję.</p>	niewzględniona	W opinii projektodawcy przepisy wynikające z ustawy prawo lotnicze są w tym przypadku wystarczające.
66.	Załącznik rozdział 2	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W Rozdziale 2 dodanie następującego zapisu: 21) NSKL – naziemna stacja kontroli lotu. Urządzenie do zdalnego sterowania lub zdalnego pilotowania BSP Ma to na celu ujednolicenie nazewnictwa</p>	niewzględniona	Zaproponowane pojęcie nie występuje w treści rozporządzenia. W uwadze nie zawarto też propozycji jego zastosowania.
67.	Załącznik rozdział 2	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W Rozdziale 2 dodanie następującego zapisu:</p> <p>23) Lot zdalnie sterowany - to lot bezzalogowego statku powietrznego w którym pilot, sygnałami przesyłanymi do statku powietrznego, bezpośrednio oddziałuje na powietrzenie sterowe platformy powietrznej czego efektem jest jej reakcja, a w konsekwencji zmiana parametrów lotu tj. kierunku, wysokości, prędkości, przechylenia, pochylenia itp..</p> <p>Rozróżnienie dwóch rodzajów lotów automatycznych, co wiąże się z definicją NSKL</p>	niewzględniona	Zaproponowane pojęcie nie występuje w treści rozporządzenia. W uwadze nie zawarto też propozycji jego zastosowania.
68.	Załącznik rozdział 2	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W Rozdziale 2 dodanie następującego zapisu:</p> <p>24) Lot zdalnie pilotowany - lot bezzalogowego statku powietrznego w którym komputer pokładowy zapewnia stateczność i właściwe położenie platformy w powietrzu w odniesieniu do kierunku lotu, wysokości i prędkości, określonych przez pilota</p> <p>Rozróżnienie dwóch rodzajów lotów automatycznych, co wiąże się z definicją NSKL</p>	niewzględniona	Zaproponowane pojęcie nie występuje w treści rozporządzenia. W uwadze nie zawarto też propozycji jego zastosowania.
69.	Załącznik rozdział 3, punkt 3, podpunkt 1, litera e	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>e) utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne wykonywanie lotu i obserwację etezenia-bezzalogowego statku powietrznego-eleem</p> <p>Operator nie ma możliwości obserwacji otoczenia SP podczas całego lotu. Punkt ten jest szerzej wyjaśniony przy okazji obowiązku montowania kamery. Takie wymogi wpłyną negatywnie na bezpieczeństwo lotów</p>	niewzględniona	Zapis został zmodyfikowany w sposób umożliwiający stosowanie również innych niż widok z kamery montowanej na BSP metod kontroli otoczenia BSP.
70.	Załącznik rozdział 3, punkt 3, podpunkt 3	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W rozdziale 3 skreślić punkt 1 f) zapewnia, że bezzalogowy statek powietrzny, którym wykonuje lot, daje pierwszeństwo drogi zalogowym – statkiem powietrznym;</p> <p>Operator bezzalogowego statku powietrznego nie jest w stanie dostrzec innych</p>	niewzględniona	Na chwilę obecną na operatorze BSP ciąży główna odpowiedzialność za dołożenie wszelkich starań do zapewnienia separacji od innych statków powietrznych. Pilot

			<p>statków powietrznych. Dzieje się tak z uwagi na konstrukcję BSP, które są w znakomitej większości budowane do obserwacji powierzchni ziemi. Tym samym nie można składać odpowiedzialności za realizację tego punktu, skoro operator BSP nie jest w stanie nawet dostarczyć zatłoczonego statku powietrznego.</p> <p>Punkt ten może prowadzić do wzajemnego wykluczenia się przepisów z dotychczas obowiązującymi, a określającymi pierwszeństwo drogi. Np. bezzatłogowy szybowiec będzie musiał dawać pierwszeństwo drogi zatłoczonemu silnikowemu SP.</p> <p>Nie istnieje żaden sprawdzony co do niezawodności i certyfikowany system pozwalający na obserwację przestrzeni dookoła BSP.</p> <p>Z powyższych względów należy dążyć do rozwiązań organizacyjnych, tj wykonywania lotów BSP w wydzielonych strefach.</p> <p>Rozwiązaniem jest punkt wcześniejszy (tj. pkt 2) mówiący o sterowaniu BSP w sposób zapewniający uniknięcie kolizji z innymi SP.</p> <p>Należy jednak zauważyć, że pojawią się strefy lotów wyłącznie dla potrzeb BSP i w tych strefach BSP (z uwagi na swoją konstrukcję musi mieć prawo drogi).</p> <p>Warunkiem jest wyraźne oznaczenie zarówno w dzień i w nocy – zapewniające przypadkowemu ZSP szansę dostrzeżenia BSP w locie.</p>		<p>zatłoczonego statku powietrznego nie będzie w stanie dostarczyć niewielkiego BSP lecącego na kursie kolizyjnym. Dlatego to operator BSP jest odpowiedzialny, głównie w poprzez przygotowanie operacyjne lotu do zapewnienia, że będzie on wykonywany w sposób, który zminimalizuje prawdopodobieństwo spotkania ruchu kolizyjnego.</p>
71.	Załącznik rozdział 5	Grzegorz Trzeciak – bezzatlogowce.pl	<p>W rozdziale 5 dodać punkt 5.5. w brzmieniu: 5.5. W strefach wydzielonych tylko do lotów bezzatłogowych statków powietrznych statki te posiadają pierwszeństwo drogi przed zatłoczoneymi statkami powietrznymi</p> <p>BSP są równoprawnym uczestnikiem ruchu lotniczego. Jako takie muszą mieć zapewnione warunki swobodnego wykonywania lotów w ramach istniejących reguł przestrzeni powietrznej.</p> <p>Dodatkowo stały się integralnym elementem gospodarki RP. Ponieważ jednak nie istnieją żadne niezawodne środki unikania kolizji, należy zapewnić bezpieczeństwo wszystkim SP w sposób organizacyjnych i stworzyć procedurę pozwalającą wykonywać loty bezzatłogowe w sposób niezakłócony.</p> <p>Taki rozwiązanie są strefy tylko do lotów BSP. W tych strefach BSP muszą posiadać pierwszeństwo drogi, z uwagi na brak człowieka na pokładzie.</p> <p>W rozdziale 3 pkt 5 skreślić słowa „jeżeli: zostały opublikowane” i nadać mu brzmienie:</p> <p>5) używa bezzatłogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta oraz zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzatłogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzatłogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;</p> <p>Istnieje obowiązek posiadania właściwych instrukcji użytkowania SP. Skreślone słowa powodowałyby niejasność co do tego, gdzie i przez kogo takie publikacje miałyby być wydawane.</p> <p>7) wykonuje lot bezzatłogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.</p>	nieuwzględniona	Projekt nie odnosi się do stref wydzielanych na potrzeby lotów bezzatłogowych statków powietrznych.
72.	Załącznik rozdział 3, punkt 5	Grzegorz Trzeciak – bezzatlogowce.pl	<p>5) używa bezzatłogowego statku powietrznego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta oraz zgodnie z zaleceniami profilaktycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezzatłogowych statków powietrznych, wydanymi na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c ustawy, opracowanymi w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją bezzatłogowych statków powietrznych oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;</p> <p>Istnieje obowiązek posiadania właściwych instrukcji użytkowania SP. Skreślone słowa powodowałyby niejasność co do tego, gdzie i przez kogo takie publikacje miałyby być wydawane.</p> <p>7) wykonuje lot bezzatłogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.</p>	uwzględniona	
73.	Załącznik rozdział 3, punkt 7	Grzegorz Trzeciak – bezzatlogowce.pl	<p>7) wykonuje lot bezzatłogowym statkiem powietrznym, który jest sprawny technicznie.</p>	uwzględniona	
74.	Załącznik rozdział 5, punkt	Grzegorz Trzeciak – bezzatlogowce.pl	<p>W rozdziale 5 skreślić punkt 3)</p> <p>Wysokość lotów BVLOS BSP jest uwarunkowana rodzajem zadania,</p>	częściowo uwzględniona	Jednym z podstawowych założeń konsultowanego projektu jest ograniczenie

	5.1, podpunkt 3		charakterystykami czujników, kamer, długotrwałością lotu. Wprowadzenie ograniczeń w tym zakresie stoi w sprzeczności z celami lotów BVLOS. W lotach bezałogowych widzialność (rozumiana tak jak dotychczas w przepisach lotniczych) jest parametrem o niskim, a w większości przypadków zerowym, znaczeniu. Ponieważ BSP służy realizacji określonej misji, a pojęciem zasadniczym jest widoczność ziemi.		lotów BVLOS do 120 m AGL. Jest to próba separacji tych operacji od załogowego ruchu VFR, który z reguły powinien odbywać się powyżej 150 m AGL. Wykreślono zapisy odnośnie widzialności.
75.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 4	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	W rozdziale 5 skreślić punkt 4) Loty BVLOS są z reguły lotami automatycznymi, gdzie wysokość i prędkość dobiera się w zależności od zadania. Punkt b) wykluczałby loty na potrzeby osiedli lub skupisk ludności tj. np. loty fotograficzne lub filmowanie i fotografowanie z powietrza imprez.	częściowo uwzględniona	Zgodnie z uwagą usunięto z projektu lit. b podpunktu 5 w punkcie 5.1. Pozostawiono jednak zapisy odnośnie maksymalnej wysokości lotów automatycznych poniżej 50m ze względu na charakterystykę tych lotów kładącą nacisk na prawie całkowicie automatyczny lot w obszarze, w którym nie ma zagrożenia kolizją z ruchem załogowym. Doprecyzowano również definicję lotu automatycznego.
76.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 5	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	W rozdziale 5 skreślić punkt 5) Loty BVLOS to loty na duże odległości w celu realizacji konkretnych zadań. Szkolenie w tych lotach obejmuje także postępowanie w sytuacjach szczególnych, a w tym reagowanie na sytuacje na dużych odległościach. Szuczne ograniczenie dystansu szkolenia będzie wyrabiało złe nawyki, w pilotażu i w postępowaniu sytuacjach awaryjnych. Dodatkowo nie będzie miarodajnym wyznacznikiem umiejętności operatora. Ograniczenie jest niebezpieczne dla BSP o większych masach/rozmiarach z uwagi na promienie skrętu, długości rozbiegu, itp.	uwzględniona	
77.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 6	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	W rozdziale 5 zmienić brzmienie punktu 6 na: 6) zapewniając pełną kontrolę lotu Zapis o ciągłej kontroli lotów jest ściśle związany z ciągłym utrzymaniem łączności. Utrzymanie ciągłej łączności jest niemożliwe, a określenie stopnia ciągłości nie jest możliwe przed lotem. BSP posiadają funkcje radzenia sobie w sytuacjach zaniku łączności. Jednym z lotów szkoleniowych jest właśnie ćwiczenie działania na wypadek braku łączności. W takich ćwiczeniach zostaje zachowana pełna kontrola, ale nie ciągła łączność. Dodatkowo istnieją systemy, które posiadają dwa kanały łączności. Należałoby w rozporządzeniu precyzować który musi być utrzymany w sposób ciągły.	uwzględniona	
78.	Załącznik rozdział 5	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	W rozdziale 5 dodać punkt 3 w brzmieniu: 3) Zgodnie z instrukcjami właściwymi dla danego typu systemu bezałogowego statku powietrznego;	uwzględniona	Dodano proponowany punkt w rozdziale 3.
79.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 10, litera b	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	W punktach mówiących o lotach w EP R40 należy określić instytucję wydającą zgody lub dodać zapis, że dotyczy to tylko państwowych statków powietrznych (zgodnie z Porozumieniem wykonawczym): e) w strefie EP R40 Słupsk za zgodą, o której mowa w art. VH ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni	uwzględniona	Przepis przedadagowano.

			<p>powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234);</p> <p>Należy wpisać organ wydający zgodę na takie loty. Umowa pomiędzy Rządem RP i Rządem USA umową między państwową której postanowienia są realizowane przez odpowiednie instytucje państwa polskiego.</p> <p>Porozumienie wykonawcze mówi tylko i wyłącznie o państwowych statkach powietrznych.</p>		
80.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.2	Grzegorz Trzeciak – bezaalogowce.pl	<p>W rozdziale 5 skreślić pkt 5.2.: Skład załogi określany jest w instrukcjach dotyczących danego systemu BSP. Istnieją konstrukcje przewidujące jedną osobę, szczególnie w klasach mniejszych (np. mini). BSP do lotów BVLOS mogą mieć więcej niż dwóch operatora czujników tj. np. operatora aparatu, operatora urządzeń radiowych, itp. Nie istnieje, żadne uzasadnienie prawnego regulowania ilością osób w załodze. Zarówno w kwestii ich zwiększania, jak i ograniczania.</p>	uwzględniono	
81.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.5	Grzegorz Trzeciak – bezaalogowce.pl	<p>W rozdziale 5 skreślić w pkt 5.5. część zdania o przerwie w łączności i nadać mu brzmienie: 5.5. W przypadku utraty kontroli nad bezaalogowym statkiem powietrznym lub utraty bezaalogowego statku powietrznego operator bezaalogownie: Przerwy w łączności są naturalne w lotach BVLOS. Przerwy dzielą się na krótkotrwałe lub długotrwałe. W przypadku przerw krótkotrwałych, operator byłby zobowiązany do wykonania opisanej w tym punkcie procedury za każdym razem, pomimo braku jakiegokolwiek zagrożenia. Przerwy długotrwałe są sytuacjami awaryjnymi, jednakże na potrzeby takich sytuacji są zaprogramowane algorytmy działania BSP oraz metodyka postępowania operatora. Powyższe procedury powodują, że łączność ma szansę być odzyskana. W ten sposób musiałaby nastąpić procedura odwołania alarmu. Omawiany wymóg powodowałby nieuzasadnione obciążenie operatorów (gdy łączność zostanie odzyskana) w sytuacji gdy starają się oni realizować czynności przewidziane na sytuacje szczególne oraz bardzo częste (i nieuzasadnione) uruchamianie systemu poszukiwania.</p>	uwzględniono	
82.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1, podpunkt 1	Grzegorz Trzeciak – bezaalogowce.pl	<p>W rozdziale 6 skreślić pkt 1. Ewidencja o której mowa dotyczy podmiotu, a nie statku powietrznego na co wskazuje zapis.</p>	nieuwzględniono	Ewidencja, o której mowa w projekcie odnosi się do statków powietrznych
83.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1, podpunkt 3 litera b	Grzegorz Trzeciak – bezaalogowce.pl	<p>W rozdziale 6 skreślić pkt 3) b) To jest zawarte w punkcie 2) b) mówiącym o urządzeniach utrzymania parametrów lotu. BSP mają różne przeznaczenie i znakomita część z nich nie może mieć takich systemów, z uwagi na cele w jakich są konstruowane.</p>	uwzględniono	
84.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1, podpunkt 4	Grzegorz Trzeciak – bezaalogowce.pl	<p>W rozdziale 6 skreślić w pkt 4) Nie istnieją systemy kamer na tyle niezawodne, które pozwoliłyby na jednoznaczne oparcie bezpieczeństwa lotów i unikanie kolizji w powietrzu. Obowiązek montowania kamery: – nie rozwiązuje problemu dostrzeżenia innego SP, ponieważ widzialność dla ludzkiego oka i kamery jest całkowicie różna. - sygnał wideo doprowadzony do operatora BSP jest opóźniony w stosunku do</p>	częściowo uwzględniono	Zmodyfikowano zapis dotyczący kamery wprowadzając możliwość stosowania również innych rozwiązań technicznych

			<p>rzeczywistości. Innymi słowy to co operator zobaczy na NSK, pokazuje obraz sprzed kilku sekund. Reakcja operatora i informacja o wykonaniu ich przez BSP także jest opóźniona. W rezultacie operator podejmowałby decyzje na podstawie spóźnionych danych, ponosząc jednocześnie odpowiedzialność.</p> <p>– spowoduje problemy konstrukcyjne a w tym ograniczenie przesyłu o wiele ważniejszych danych dla lotu lub ich znaczne opóźnienie. Wbrew intencjom i pozorom wprowadzenie tego zapisu zwiększy niebezpieczeństwo kolizji w powietrzu, ponieważ loty automatyczne nie są tradycyjnie rozumianymi lotami żalagowych statków powietrznych.</p>		
85.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1, podpunkt 3 litera c	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W rozdziale 6 w pkt c) dodać punkt: - stan łączności ziemia-powietrze-ziemia. Stan łączności pomiędzy ziemią i statkiem powietrznym jest kluczową daną w zachowaniu kontroli oraz wykrywaniu symptomów sytuacji awaryjnej/szczególnej.</p>	uwzględniona	
86.	Załącznik rozdział 7, punkt 7.1, podpunkt 1	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W rozdziale 7 w punkcie 7.1. skreślić punkty e i g. Te dane są ściśle związane z określonym systemem BSP i znajdują się w instrukcjach dla konkretnego typu BSP. Umieszczenie ich w instrukcji operacyjnej podmiotu jest nieuzasadnione, ponieważ jeden podmiot może posiadać BSP różnych typów. W taki wypadku instrukcja operacyjna bezzasadnie powielalaby to co jest w instrukcjach BSP. Co więcej powodowałaby zbędne obciążenie podmiotów w przypadku konieczności wprowadzenia zmian. Sytuacja dodatkowo komplikuje się w przypadku podmiotów, które nie posiadają własnych BSP, a korzystają z wypożyczonych.</p>	częściowo uwzględniona	<p>Zmodyfikowano zapis aby uogólnić listy czynności i procedury opisane we wskazanych punktach. Nie zrezygnowano jednak z konieczności zawarcia wskazanych w projekcie procedur.</p>
87.	Załącznik rozdział 7, punkt 7.3	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W rozdziale 7 skreślić punkt 7.3. Oznaczenie operatora BSP ma za zadanie wyróżnienie go jako osoby wykonującej czynności lotnicze. W ten sposób operator jest chroniony przed ingerencją zewnętrzną w wykonywane przez niego czynności lotnicze. Nie istnieje żadne uzasadnienie, żeby z obowiązku takiego oznaczenia był zwolniony personel państwowych BSP. Szczególnie, że, jak pokazuje praktyka, to właśnie w lotnictwo państwowe (żalagowym) jest szczególnie podatne na takie zachowania i to właśnie tam zdarzyły najbardziej tragiczne w skutkach zdarzenia w których istniało podejrzenie w ingerencji w pracę załogi/dowódcy załogi.. Operator państwowego statku powietrznego jest tym bardziej narażony na ingerencję, ponieważ stoi na ziemi. Kamizelka da informację o tym, że osoba wykonuje czynności lotnicze i nie należy w nie ingerować. Szczególnie, że rozporządzenie mówi o lotach BVLOS tj. odbywających się w pewnych oddaleniach od miejsca rozmieszczenia NSK. W przypadku lotów w celu realizacji ustawowych zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego przez służby specjalne brak kamizelki i jednocześnie pilotowanie BSP będzie oznaką demaskującą (o co zapewne nie chodziło twórcy omawianego zapisu)</p>	niewzględniona	<p>Przepisy wyłączające obowiązki noszenia kamizelki odbłaskowej w przypadku operatorów wykonujących lot państwowym bezzalogowym statkiem powietrznym jest konieczne ze względu na charakter czynności wykonywanych m.in. przez Policję czy inne służby. Trudno wyobrazić sobie sytuację by takie czynności, które co do zasady cechuje dyskrecja miały być w przypadku używania przez służby bezzalogowego statku powietrznego wykonywane w sposób widoczny dla osób trzecich. Większość przypadków wykorzystywania tego typu statków powietrznych przez organy państwa jest związane z operacjami, których powodzenie zależy od użycia np. drona w sposób niewidoczny dla podmiotów, których dana operacja dotyczy.</p>
88.	Załącznik rozdział 7	Grzegorz Trzeciak – bezzalogowce.pl	<p>W rozdziale 7 dodać punkt 7.3. 7.3. Należy wyraźnie oznaczyć obszar odpowiedzialności w którym wyznaczony operator BSP pełni obowiązki dowódcy statku powietrznego. Obszarem odpowiedzialności jest:</p>	niewzględniona	<p>W ocenie projektodawcy określenie obszaru odpowiedzialności dla bezzalogowych statków powietrznych do 25kg nie jest konieczne.</p>

89.	Załącznik rozdział 4, punkt 4.1, podpunkt 2	Grzegorz Gabara	<p>1) W przypadku umieszczenia NSK w kontenera – wnętrze tego kontenera</p> <p>2) W przypadku rozmieszczenia NSK w terenie – obszar o promieniu nie mniejszym niż 2 m od miejsca rozmieszczenia NSK.</p> <p>3) W przypadku umieszczenia NSK na pokładzie statku – obszar umożliwiający niezakłóconą pracę operatora/zalogi BSP</p> <p>4) W przypadku rozmieszczenia NSK w pojeździe – obszar umożliwiający niezakłóconą pracę operatora/zalogi. W przypadku braku możliwości wyznaczenia obszaru z przyczyn technicznych, jednoznaczne określenie obszaru jest obowiązkiem dowódcy SP</p> <p>Punkt ten ma na celu jednoznaczne określenie obszaru w którym dowódca statku powietrznego ma prawo korzystać ze swoich uprawnień określonych w rozdziale 3 Prawa Lotniczego.</p> <p>Rozdział 4 pkt 1 ppkt 2 jako c) dopisać należałoby badania naukowe (loty służące wykonywaniu badań naukowych).</p>	uwzględniona	
90.	Załącznik rozdział 4, punkt 4.1, podpunkt 2 litera b	Grzegorz Gabara	<p>Rozdział 4 pkt 1 ppkt 2 b) mowa jest o działaniach geodezyjnych natomiast w rzeczywistości taka działalność jest póki co niemożliwa ponieważ żadna praca z wykorzystaniem BSP nie zostanie przyjęta do zasobu Ośrodka Geodezyjnego i Kartograficznego. Wiąże się to z wymogami, które stawiane są wykonawstwu ortofotomap: Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie baz danych dotyczących zobrażeń lotniczych i satelitarnych oraz ortofotomapy i numerycznego modelu terenu par.19 pkt 1. Niestety tych wytycznych nie spełnia póki co żadna platforma BSP, ze względu na par.19 pkt 1. ppkt c). Oczywiście w przyszłości prawdopodobnie pojawią się platformy, które spełnią te wymagania natomiast załącznik dotyczy tylko i wyłącznie lotów BSP o MTOM poniżej 25 kg, więc zakres MTOM 25 kg-150 kg dalej pozostaje w stanie jak do teraz, gdzie platformy, które mogłyby spełnić wymogi należeć będą do tego drugiego (MTOM 25 kg-150 kg).</p> <p>Rozdział 5 pkt 1 ppkt 3. AGL 120 metrów. Jeżeli bierzemy pod uwagę już wykonywanie lotów ze względu na usługi geodezyjne to warto przeliczyć sobie terenowy rozmiar piksela z maksymalnej dopuszczalnej wysokości lotu, nawet dla niemetrycznych kamer pomiarowych typu Sony S6000 czy Sony A7 maksymalna wartość piksela to 2 cm - do czego taka wartość piksela terenowego podczas nalotu pół, czy łąk. Natomiast jeżeli uwzględnimy się kamery pomiarowe, które spełniałyby założenia Rozporządzenie MSWiS z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie baz danych... to wymiar terenowy piksela ze 120 metrów wynosi poniżej centymetra. Tylko, że w tym przypadku problematyczne będzie znowu zmieścić się w MTOM</p>	nieuwzględniona	Projekt rozporządzenia jest ograniczony przedmiotowo do operacji bezzalagowych statków powietrznych nie cięższych niż 25 kg. Uwaga poza zakresem regulacji.
91.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 3	Grzegorz Gabara	<p>Rozdział 5 pkt 1 ppkt 3. AGL 120 metrów. Jeżeli bierzemy pod uwagę już wykonywanie lotów ze względu na usługi geodezyjne to warto przeliczyć sobie terenowy rozmiar piksela z maksymalnej dopuszczalnej wysokości lotu, nawet dla niemetrycznych kamer pomiarowych typu Sony S6000 czy Sony A7 maksymalna wartość piksela to 2 cm - do czego taka wartość piksela terenowego podczas nalotu pół, czy łąk. Natomiast jeżeli uwzględnimy się kamery pomiarowe, które spełniałyby założenia Rozporządzenie MSWiS z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie baz danych... to wymiar terenowy piksela ze 120 metrów wynosi poniżej centymetra. Tylko, że w tym przypadku problematyczne będzie znowu zmieścić się w MTOM</p>	nieuwzględniona	Podstawowym założeniem przedmiotowego projektu jest dopuszczenie lotów BYLOS do wys. 120 m bez wydzielania specjalnych stref. Taka wysokość ma zapewnić separację od wysokości zalagowego ruchu lotniczego i w ocenie projektodawców zapewnią bezpieczeństwo wykonywanych operacji.
92.	Załącznik rozdział 4, punkt 4.1, podpunkt 1	Jarosław Chabski – WSOSP	<p>Proponuję dopisać w ppkt 1 lit. g. („zwalczania klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków”)</p> <p>Powyższy zapis uniemożliwi na całym terytorium Polski wykorzystanie pełnego potencjału wsparcia bezzalagowych statków powietrznych będących na wyposażeniu Sił Zbrojnych RP w przypadku zaangażowania tychże w czasie pokoju do działań zwalczania klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków w myśl Ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. 1967 nr 44 poz. 220) Art. 3.2 „Siły Zbrojne mogą ponadto brać udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków, działaniach antyterrorystycznych i z zakresu ochrony mienia, akcjach poszukiwawczych oraz</p>	uwzględniona	

				ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego, oczyszczaniu terenów z materiałów wybuchowych i niebezpiecznych pochodzenia wojskowego oraz ich unieszkodliwianiu, a także w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.”		
93.	Załącznik rozdział 4, punkt 4.1, podpunkt 2 i 3	Jarosław Chabski – WSOSP		Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Obiektów Budowlanych (PKOB) poprawny zapis to „obiekty inżynierii lądowej i wodnej”	uwzględniona	
94.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1, podpunkt 1	Jarosław Chabski – WSOSP		Dodano „nie dotyczy lotów operacyjnych o których mowa w pkt 4.5 ppkt 1 lit. b)” Brak konsekwencji pkt 4.5 ppkt 1 lit. B	uwzględniona	Dodano odpowiedni zapis w pkt 5.5
95.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1 podpunkt 4	Jarosław Chabski – WSOSP		W ppkt 4 lit. a proponuję przytoczony zapis oraz wykresić zapis AGL (proponując: „a) do wysokości względnej 50 m nad lądem lub wodą AGL lub do wysokości 10 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 100 m od miejsca wykonywania lotu”	niewzględniona	Wysokość AGL odnosi się również do wysokości nad poziomem wody nad którą wykonywany jest lot. Modyfikacja nie jest potrzebna
96.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1 podpunkt 5	Jarosław Chabski - WSOSP		Ppkt 5 Szkolenie w odległość 500 od stanowiska operatora jest niemethodyczne w lotach BVLOS. Ponadto to Prezes ULC będzie decydował o tym któremu ośrodkowi szkolenia wydać zezwolenie na loty zgodnie z powyższym rozporządzeniem. Odległość 2500 m jest optymalną przy lotach BSP kategorii samolot.	uwzględniona	
97.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.1 podpunkt 6	Jarosław Chabski – WSOSP		Ppkt. 6. W przypadku bezpowrotnej utraty łączności warunek niemożliwy do spełnienia	uwzględniona	Zmodyfikowano zapis
98.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.2	Jarosław Chabski – WSOSP		Pkt 5.2. Zapis określający ilość wymaganych osób jest zbędny. Na rynku dostępne są systemy BSP obsługiwane przez 1 osobę. Proponuję uzależnić ilość osób od minimalnych wymagań określanych przez producentów i tym samym skomplikowania obsługi systemu BSP.	uwzględniona	
99.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.4	Jarosław Chabski – WSOSP		W pkt 5.4 pojawia się błędne odwołanie.	uwzględniona	
100.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1 podpunkt 3 litera c	Jarosław Chabski – WSOSP		Po lit. c tiret czwarte dodać tiret piąte. (dodać „jakości i mocy sygnału łączności”) Parametr sygnału łączności również ważny z punktu bezpieczeństwa jak pozostałe. Wczesne wykrycie spadku jakości i mocy sygnału przez operatora daje możliwość przeprojektowania trasy lotu oraz zapobiega sytuacjiom awaryjnym.	uwzględniona	
101.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1 podpunkt 3 litera f	Jarosław Chabski – WSOSP		Lit. f po tiret pierwsze i drugie proponuję dopisać spójnik współrzędny rozłączny „lub”. Wystarczające jest spełnienie jednego z wymienionych warunków.	uwzględniona	
102.	Załącznik rozdział 6, punkt 6.1 podpunkt 4	Jarosław Chabski – WSOSP		Wykresić ppkt 4. Warunek obecnie nie można spełnić w BSP do 25 kg.	częściowo uwzględniona	Zmodyfikowano zapis dotyczący kamery wprowadzając możliwość stosowania również innych rozwiązań technicznych
103.	Uwaga ogólna	Przemysław Tomków		Proponuję aby zapisy w rozporządzeniu dotyczące wykonywania lotów VLOS i BVLOS w ATZ były bliźniacze jak zapisy dotyczące zasad wykonywania lotów w CTR czyli: Loty w aktywnej strefie ATZ można wykonywać na zasadach określonych przez zarządzającego strefą w promieniu od 1km do 6 km do 30 metrów (lub 10 metrów ponad najwyższą przeszkodą w promieniu 50 metrów od drona) a powyżej 6km	niewzględniona	Zaproponowane w projekcie rozwiązanie jest możliwe jak najmniej uciążliwe dla użytkowników bezzałogowych statków powietrznych. Tym niemniej ze względów bezpieczeństwa ruchu lotniczego zasadnym jest przekazywanie informacji o każdorazowej operacji. Szczególnie w

104.	Uwaga ogólna	Przemysław Tomków	<p>od punktu ARP do 100 metrów AGL</p> <p>Zmiana przepisów pozwoli na wykonywanie lotów, w których będziemy mierzyli jakość spalin z kominów. Loty będą odbywały się bezpośrednio nad kominami (więc nie ma zagrożenia dla lotnictwa załogowego). Obecnie przy aktywnym ATZ musimy uzyskać zgodę od zarządzającego strefą. Aerokluby nie chcą udzielać zgody permanentnej, każą czekać na AUP i informacje czy ATZ będzie aktywny a to powoduje, że mamy niewiele czasu na złożenie wniosku o zgodę.</p> <p>Wprowadzenie stałych zgód na wykonywanie lotów BVLOS w celach szkoleniowych w promieniu 500 metrów i do wysokości 120 metrów AGL od wskazanego punktu. Loty mogą być wykonywane wyłącznie przez ośrodki wpisane do rejestru podmiotów szkolących ULC. Loty szkoleniowe do uzyskania uprawnień BVLOS odbywają się w stałych miejscach, wyznaczonych przez ośrodki szkolenia przez co nie ma konieczności informowania PAŻP z 7 dniowym wyprzedzeniem o zamiarze wykonania lotów, również PAŻP nie musi publikować informacji z 2 dniowym wyprzedzeniem o planach związanych z wykonaniem lotu szkoleniowego w obrębie wskazanej lokalizacji. W projekcie loty szkoleniowe BVLOS zostały ograniczone do 120m AGL wysokości i promienia 500 m od operatora co oznacza, że dron będzie nadal pozostawał w zasięgu wzroku instruktora a to oznacza, że instruktor może skutecznie prowadzić separację od innych statków powietrznych. Wykonywanie lotów szkolnych i tak jest uzależnione od pogody co oznacza, że w przypadku wejścia projektu w życie bez poprawek PAŻP będzie otrzymywał każdego dnia od ośrodków szkolenia zawiadomienie o chęci wykonania lotów szkolnych BVLOS w tej samej lokalizacji i na dwa dni przed planowanym lotem będzie publikował tą informację w systemie – dla innych użytkowników wskazana strefa będzie ciągle widoczna co nie oznacza, że każdego dnia będą tam się odbywały czynności szkoleniowe bo te są zależne od pogody i aktywności musi być planowana na bieżąco.</p>	nieuwzględniona	odniesieniu do większych urządzeń bezałogowych wykorzystywanych w różnego rodzaju zastosowaniach. Niemniej treść rozporządzenia pozwala na stosowanie przez Prezesa ULC różnego rodzaju wyłączeń w uzasadnionych przypadkach co powinno umożliwić dodatkowe ułatwienia w razie zaistnienia takiej potrzeby.
105.	§ 1 pkt 6	Przemysław Tomków	<p>W ramach załącznika nr 6A (loty VLOS dla operatorów posiadających świadectwo kwalifikacji UAVO) oraz załącznika nr 6 (loty VLOS dla operatorów nieposiadających świadectwa kwalifikacji UAVO) wprowadzenie takich samych zasad pozwalających na wykonywanie lotów dronami w aktywnych strefach ATZ jak dla stref CTR czyli powyżej 1km od granicy lotniska (lub lepiej od ARP) możliwość wykonywania lotów do 30 metrów AGL a w odległości powyżej 6 km do 100 metrów AGL. Obecne regulacje wprowadzają pewne ułatwienia w korzystaniu ze strefy CTR a zebrane doświadczenia mówią, że zastosowane ułatwienia nie przyczyniły się do zmniejszenia bezpieczeństwa lotniczego dlatego możemy te rozwiązania zastosować również do aktywnych stref ATZ. Chodzi o umożliwienie wykonywania lotów</p> <ul style="list-style-type: none"> • do wysokości 30m AGL (lub do 10m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 50m od drona) jeśli BSP znajduje się powyżej 1km od ARP • do wysokości 30m AGL (lub do 10m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 50m od drona) jeśli BSP znajduje się powyżej 6km od ARP <p>W zapisie rozporządzenia proponuję wstawić punkt ARP jako punkt referencyjny gdyż określenie granicy lotniska aeroklubowego może być utrudnione (punkty APR są wskazane w AIP). Takie zmiany pozwolą na wykonywanie misji polegających na pomiarze zanieczyszczenia powietrza na terenie Śląska analizując próbki spalin bezpośrednio z kominów. Obecnie przed lotem wykonywanym ok. 1 metra od kominu wymagana jest zgoda zarządzającego ATZ co nie ma wpływu na</p>	uwzględniona	

			podniesienie poziomu bezpieczeństwa lotniczego a jedynie zabiera czas władzom lotniska oraz firmie realizującej zlecenie.		
106.	Załącznik rozdział 5, punkt 5.2	Przemysław Tomków	Zniesienie obowiązku prowadzenia operacji BVLOS przez co najmniej dwie osoby jeśli wyposażenie wykorzystywane do wykonania prac lotniczych nie wymaga żadnej obsługi podczas lotu. W przypadku lotów BVLOS, których celem jest uzyskanie danych do stworzenia ortofotomapy lub obliczenia wskaźnika odżywienia roślin NDVI nie ma konieczności obsługi w trakcie lotu urzędnika wykonującego pomiar. Autopilot samoczynnie wyzwała migawkę w miejscu zaprogramowanym jeszcze przed startem, cały system działa bezobsługowo i nie ma konieczności obsługi przez dodatkową osobę. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o wprowadzenie wymogu wykonywania operacji BVLOS przez załogę 2 osobową wyłącznie w przypadku jeśli urzędnienie do prac lotniczych wymaga obsługi w czasie trwania lotu.	uwzględniona	
107.	§ 1 pkt 2 lit. c	Przemysław Tomków	Odejsicie od pomysłu zniesienia obowiązkowych egzaminów państwowych dla kandydatów do uzyskania uprawnień UAVO VLOS. Polska jest w czołówce krajów jeśli chodzi o ilość wydanych świadectw kwalifikacji, w Polsce w ostatnich latach nie wydarzył się żaden poważny wypadek z udziałem drona co pozwala wysunąć wniosek, że obecny system szkolenia i egzaminowania operatorów dronów jest wydolny i skuteczny. W związku z powyższym nie ma konieczności rezygnowania z egzaminów państwowych dla operatorów UAV o masie do 5kg. W chwili obecnej w Polsce mamy ponad 70 ośrodków szkolenia i znaczna większość tych ośrodków nie przeszła audytu ULC, nie mamy również informacji na temat jakości prowadzonych szkoleń, jedyną weryfikacją odpowiednio przeprowadzonego procesu szkolenia jest egzamin u egzaminatora państwowego. ULC rozszerzył ilość egzaminatorów do ponad 20 co w znaczący stopniu ułatwia dostęp do egzaminów państwowych i w chwili obecnej rezygnacja z egzaminów państwowych nie przyniesie żadnych pozytywnych zmian. W naszej opinii wprowadzenie planowanych zmian może jedynie przyczynić się do znacznego obniżenia poziomu szkolenia ponieważ ośrodki będą walczyły ze sobą wyłącznie ceną a nie tak jak do tej pory jakością. Słabo wyszkolony kursant nie miał szansy zdać egzaminu państwowego dlatego ośrodki stawiające na jakość radziły sobie dobrze na rynku. Z chwilą kiedy egzaminy państwowe organizowane będą przez instruktorów zachodzi duże ryzyko redukcji jakości szkolenia na rzecz obniżenia kosztów.	niewzględniona	Propozycja została poddyktowana między innymi brakiem równego dostępu do egzaminatorów dla wszystkich podmiotów szkolących, co rodzi duże trudności w efektywnym prowadzeniu szkoleń. Obrany kierunek jest również zbieżny z opublikowanymi propozycjami przyszłych przepisów UE, które przewidują mniejsze wymagania dla uzyskiwania kwalifikacji w przypadku małych BSP. Dodatkowo wzorowano się na podobnym rozwiązaniu zastosowanym przez nadzór brytyjski, gdzie przyniosło to zamierzone efekty bez obniżenia poziomu szkoleń. Wprowadzenie proponowanych regulacji będzie jednak wymagało zwiększenia nadzoru nad szkoleniami prowadzonymi przez podmioty.
108.	Uwaga ogólna	Przemysław Tomków	Ponadto zwracam się z propozycją zmiany nazewnictwa i stosowania określeń: 1. Pilot w stosunku do osób odpowiedzialnych za pilotowanie BSP 2. Operator kamery termowizyjnej, operator skanera laserowego np. operator kamery termowizyjnej, operator skanera laserowego	niewzględniona	Zmiana nazewnictwa wymaga zmiany ustawy Prawo lotnicze. Wymagałoby to również zmiana w kilku innych aktach prawnych i spowodowałoby konieczność stopniowej wymiany wydanych do tej pory świadectw kwalifikacji.
109.	Załącznik rozdział 6 punkt 6.1 podpunkt 4	Przemysław Tomków	Zniesienia obowiązku wyposażenia BSP w kamerę widzenia przedniego. Instalacja dodatkowej kamery wymaga sporej i czasami niemożliwej ingerencji w strukturę BSP. Obecnie stosowane systemy transmisji obrazu wymagają zasięgu LOS pomiędzy nadajnikiem i odbiornikiem co ograniczy zasięg BSP do kilkuset metrów w przypadku wykonywania lotów do wysokości 120 metrów AGL.	uwzględniona częściowo	Zmodyfikowano zapis dotyczący kamery wprowadzając możliwość stosowania również innych rozwiązań technicznych
110.	Załącznik rozdział 5 punkt	Grzegorz (DJI)	Uznaje się, że lekkie drony niosą z założenia, że są one zasadniczo nieszkodliwymi obiektami latającymi i byłoby niepotrzebnie ograniczane przez to	niewzględniona	Uwaga niezrozumiała.

	5.1 podpunkt 4 litera b		ograniczenie. Proponujemy również, aby potrzebna była kolejna podklasyfikacja poziomów, na których należy aktywnie brać pod uwagę bezpieczeństwo centrów ludności i osiedli w terenie.		
111.	Załącznik rozdział 6 punkt 6.1 podpunkt 2	Grzegorz Pacuła (DJJ)	Wypożyczenie mniejszych dronów w światła antykolizyjne jest nieproporcjonalne do ryzyka, jakie stanowią i nie jest zgodne z obecnym rynkiem dronów. Proponujemy oświetlenie na dronie, ale nie w oparciu o tradycyjne lotnicze normy antykolizyjne, ponieważ drony będą nadal latać głównie na wysokościach, na których załogowe samoloty są obecne tylko w bardzo ograniczonej liczbie.	nieuwzględniona	Ze względów bezpieczeństwa pozostawiono regulację w obecnym kształcie. Instalacja światła nie jest procesem skomplikowanym i wymagającym dużej ingerencji w konstrukcję bezzałogowego statku powietrznego.
112.	Załącznik rozdział 6 punkt 6.1 podpunkt 3 litera d	Grzegorz Pacuła (DJJ)	Czy dane muszą zostać przekazane dostawcy usług ruchu lotniczego w czasie rzeczywistym? Proponujemy lokalne rozwiązanie do zdalnej identyfikacji, takie jak aeroskop DJI, które umożliwi wykorzystanie istniejącego istniejącego łącza C2 do nadania identyfikatora drona. Spowoduje to niski koszt i jest gotowy do wdrożenia w całej branży.	nieuwzględniona	Uwaga nie przedstawia propozycji zmian treści konsultowanego projektu.
113.	Załącznik rozdział 6 punkt 6.1 podpunkt 4	Radosław Zych	<p>Proponujemy usunięcie lub rozszerzenie punktu dotyczącego wymagań stawianych platformie do wykonywania lotów BVLOS w sprawie kamery, w którą ten statek powietrzny powinien być wyposażony.</p> <p>Proponowana treść punktu 4)</p> <p>„4) wyposażonym w urządzenia zmniejszenie ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym lub</p> <p>przeszkodą, w szczególności kamerę lub transponder ADS-B lub inne rozwiązanie zapewniające zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania lotu oraz separacji między statkami powietrznymi lub przeszkodami”</p> <p>Proponowana treść zmiany pozwoli na zastosowanie nowszych i mniej zawodnych urządzeń niż kamera. Wśród takich urządzeń mogłoby znajdować się stosowany na świecie, coraz</p> <p>popularniejszy i stale rozwijany transponder ADS-B pozwalający na znacznie pewniejsze unikanie kolizji i dużo wcześniejsze ostrzeżenie operatora bezzałogowego statku powietrznego o obecności w pobliżu i na kursie kolizyjnym innych załogowych statków powietrznych. Cena tego typu rozwiązań staje się coraz niższa, co powoduje popularyzację tego typu rozwiązań. Kamera montowana na platformie jest rozwiązaniem przestarzałym, które w coraz większej ilości platform nie jest montowane. Kamera nakłada na operatora/pilota (a więc według wszelkich statystyk najłagodniejsze ogniwie bezpieczeństwa lotniczego) obowiązek stałej obserwacji otoczenia, co przy zwiększającym się czasie pracy platformy staje się zbyt dużym obciążeniem fizycznym. Kierunkiem rozwoju wielu producentów bezzałogowych statków powietrznych jest zwiększenie automatyki lotu a co za tym idzie zmniejszenie obciążenia operatora. Wymóg instalacji kamery spowoduje działanie odwrotne. Dodatkowo – kamera w samolotach bezzałogowych zainstalowana jest zwykle na dziobie i przy locie z bocznych wiatrem skierowana jest nie w kierunku jego lotu, a po uwzględnieniu kąta znoszenia wiatru, nieco w bok, co w wielu przypadkach powodować może beużyteczność obrazu przez nią przekazywanego.</p> <p>Według statystyk najwięcej incydentów lotniczych spowodowanych jest zblizaniem na podobnym kursie – przy locie statków powietrznych w tym samym kierunku, a w tej sytuacji kamera nie zapewni żadnego zabezpieczenia.</p>	uwzględniona	

			<p>Przewodzą badania rozwojowe nad systemami SLAM, laserowymi oraz ultradźwiękowymi mającymi za zadanie utrzymać platformę w odległości bezpiecznej od przeszkód. Takie systemy „detect, sense and avoid” mają znacznie większą skuteczność niż kamera. Osobną kwestią pozostają dopuszczalne moce nadajników określane przez UKE. Ich stosunkowe nieduże moce powodują że platforma podgląd z kamery będzie mogła zapewnić jedynie w niedużych odległościach (kilka kilometrów) a nowe techniki sterowania bezzałogowcami pozwalają na znaczne zwiększenie tej odległości, pod warunkiem korzystania z technologii o stosunkowo niedużych ilościach informacji, a obraz video w dużej rozdzielczości nie ma możliwości być tą drogą wysłany bez opóźnień.</p>		
114.	§ 1 pkt 2 lit. c ppkt 2	Krzysztof Baranowski DronHouse	-	art. 95 ust. 3 pkt 6, art. 96 ust. 1 pkt 17, art. 99 ust. 1 ustawy oraz pkt 1.3.2.5 i 1.3.2.6 załącznika nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288). Moim zdaniem tam powinny być wskazane punkty 1.3.1.5 i 1.3.1.6 - bardziej pasują do kontekstu VLOS	uwzględniona
115.	§ 1 pkt 2 lit. c ppkt 2	Krzysztof Baranowski DronHouse	-	art. 96 ust. 1 pkt 17 - zbędna literka "i" ?	uwzględniona
116.	Załącznik rozdział 5 punkt 5.4	Krzysztof Baranowski DronHouse	-	W załączniku 6a punkt 5.4 odsyła sam do siebie: "5.4. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych podczas wykonywania lotów jest określone w pkt 5.4..."	uwzględniona
117.	Załącznik Rozdział 6	LPR (dr hab. n. o zdr. Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)	n. o Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)	Dron będący poza kontrolą wzrokową nie ominie nadlatującego statku powietrznego. Tym samym powinien być łatwo identyfikowalny przez załogę samolotu, śmigłowca. Idea wyposażenia dronów w identyfikacyjną lampę błyskową jest bardzo słuszną, powoduje możliwość wyłonienia nadlatującego urządzenia. Pożądane jest, aby wszystkie urządzenia tego typu posiadały na wyposażeniu transponder do identyfikacji przez pokładowe urządzenia innych statków powietrznych. W celu zwiększenia zdolności do identyfikacji drona należy ograniczyć prędkość tych urządzeń do 100 węzłów.	uwzględniona Dodano zapisy o stosowaniu kamery, transpondera i o ograniczeniu prędkości do 80 kts.
118.	Rozdział 5 i 8 / Uwaga ogólna	LPR (dr hab. n. o zdr. Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)	n. o Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)	Zmiany zapisów powodują znaczącą liberalizację zasad zamawiania pewnych segmentów przestrzeni powietrznej (w tym również w przestrzeni klasy G) do wykorzystania przez operatorów dronów. Obserwowana praktyka zamawiania stref dla operowania dronów na długi czas, nawet powyżej pół roku oraz znacząca ilość tych stref i planowanych do wykorzystywania tras lotów bezzałogowych statków powietrznych powoduje konieczność odnalezienia zamawiających, nawiązania kontaktu i uzyskania zgody na wlot w zamówioną strefę lub trasę przelotu drona. Naruszenie tej zasady zagrożone jest bardzo dotkliwą sankcją, zgodnie z zapisami Prawa Lotniczego. Może to być niewykonalne w przypadku braku czasu na tak szczegółowe	nieuwzględniona Projekt nie przewiduje możliwości rezerwacji przestrzeni na potrzeby bezzałogowych statków powietrznych.

			<p>analizowanie trasy lotu, w przestrzeni G, z założenia ogólnodostępnej dla wszystkich. Może też być trudno wykonalne ze względu na możliwości wprowadzenia wszystkich tego typu ograniczeń w obecnie dostępne urządzenia do wspomaganie lotu. W pewnych warunkach, podczas podejścia do lądowania w miejscu zdarzenia albo na lądowisko przyszpitalne, załogi śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wykonują lot na wysokości mniejszej niż 120 m. Rejony lądowisk przyszpitalnych będą znajdowały się w planowanych do wykorzystania stref lotów bezzałogowych urządzeń latających, dostarczających np. krew do szpitala. To z zamawiającym taką strefę każdorazowo załoga śmigłowca ratowniczego będzie musiała uzgodnić wlot podczas lotu do szpitala. Szpital docelowy dla poszkodowanego w zdarzeniu nagłym ustalany jest przez dyspozytora medycznego, który wezwał śmigłowiec na pomoc. Nie zawsze taka wiedza jest dostępna załozce śmigłowca przed startem z miejsca zdarzenia, a tym samym problematyczne może być ustalenie zgody na wlot.</p>		
119.		<p>LPR (dr hab. n. o Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)</p>	<p>Zmiany zapisów (§2 ust. 12 pkt. 2) powodują znaczącą liberalizację zasad nabywania uprawnień do eksploatacji dronów. To ułatwienie może spowodować bezrefleksyjne ich użytkowanie, skutkujące pogorszeniem bezpieczeństwa klasycznych użytkowników przestrzeni oraz osób i mienia. Może powodować zachętę do swobodnego użytkowania tych urządzeń przez grupę osób pozbawioną jakiegokolwiek wiedzy na temat zasad użytkowania przestrzeni powietrznej i zagrożeń, jakie mogą stwarzać dla innych użytkowników tej przestrzeni.</p>	nieuwzględniona	<p>Zmianie ulega jedynie sposób uzyskiwania uprawnień poprzez odbywanie egzaminu końcowego w podmiocie szkolenym u instruktora zamiast u egzaminatora Urzędu Lotnictwa Cywilnego.</p>
120.	Uwaga ogólna	<p>LPR (dr hab. n. o Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)</p>	<p>Tak skonstruowane zapisy mogą powodować zagrożenie bezpieczeństwa dla statków powietrznych, głównie w przestrzeni G oraz innych, wydzielanych z tej strefy.</p>	nieuwzględniona	<p>Brak wskazanie, które przepisy przedłożonego projektu mogą powodować zagrożenie bezpieczeństwa i z jakiego powodu uniemożliwiająca odniesienie się do tej uwagi przez projektodawcę.</p>
121.	Uwaga ogólna	<p>LPR (dr hab. n. o Robert Gałązkowski, prof. nadzw. – Dyrektor Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)</p>	<p>Należy prowadzić akcję uświadamiającą, jakie zagrożenie może stworzyć bez troskie używanie tego typu urządzeń dla innych statków powietrznych oraz osób postronnych na ziemi, a także skutków prawnych dla właściciela drona w przypadku spowodowania kolizji w powietrzu lub szkody na ziemi, możliwego uszkodzenia osób postronnych.</p>	nieuwzględniona	<p>Urząd Lotnictwa Cywilnego poprzez powszechnie stosowane nowoczesne środki komunikacji (m.in. strona internetowa) oraz współpracując ze środowiskiem oraz wydając zalecenia dla sprzedawców bezzałogowych statków powietrznych prowadzi kampanię na rzecz rozpoznań zasad wykonywania operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi.</p>

**ZESTAWIENIE UWAG Z UZGODNIENIŃ MIĘDZYRESORTOWYCH
PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY ZMIENIAJĄCEGO ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE WYŁĄCZENIA ZASTOSOWANIA NIEKTÓRYCH
PRZEPISÓW USTAWY – PRAWO LOTNICZE DO NIEKTÓRYCH RODZAJÓW STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ OKREŚLENIA WARUNKÓW I WYMAGAŃ
DOTYCZĄCYCH UŻYWANIA TYCH STATKÓW**

Lp.	Dotyczy (przepis/jednostka redakcyjna)	Podmiot wnoszący uwagę	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy (uwzględniona/nieuwzględniona)	Uzasadnienie stanowiska
1.	OSR	KPRM (Henryk Kowalczyk)	„...ocena skutków regulacji wymaga uzupełnienia o odnotowanie w opisach oddziaływania na poszczególne podmioty wszystkich zmian wprowadzonych nowelizacją (punkt 4 OSR), podanie źródeł wskazanego zwiększenia liczby procedur i dokumentów (punkt 8 OSR), przedstawienie bardziej szczegółowego porównania międzynarodowego (punkt 3 OSR) oraz uzupełnienie punktu 5 OSR o informację o czasie trwania konsultacji publicznych oraz o umieszczeniu projektu na BIP RCL.”	Uwzględniona	
2.	Załącznik Rozdział 4 – pkt 4.1.	MON (z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	Do przedmiotowego projektu proponuje się wprowadzić przepisy ograniczające wykonywanie lotów bezałogowymi statkami powietrznymi w przestrzni powietrznej nad jednostkami wojskowymi, poligonami oraz obiektami infrastruktury krytycznej oraz przepisy mające na celu zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa wykonywania lotów przez bezałogowe statki powietrzne. Proponuje się uzupełnić Rozdział 4 o zasady wykonywania operacji modelami latającymi w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad jednostkami wojskowymi, poligonami oraz obiektami infrastruktury krytycznej. W opinii resortu obrony narodowej należałoby dodać przepis regulujący wykonywanie tych operacji za zgodą zarządzającego danym obiektem lub obszarem oraz zgodnie z uzgodnionymi z nim zasadami bezpieczeństwa. Ponadto, zasadnym wydaje się określenie lokalizacji i jednolitego sposobu oznakowania stref, w których nie powinny wykonywać lotów bezałogowe statki powietrzne.	Uwzględniona	W ocenie projektodawcy zapisy nowelizowanego rozporządzenia w wystarczający sposób zabezpieczają obiekty infrastruktury krytycznej poprzez odpowiednie ograniczenia w przypadku wykonywania lotów nad obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1432). Odpowiedni zapis znajduje się w w pkt 4.6 załącznika nr 6 i w pkt 4.1 ppkt 12 załącznika nr 6a dlatego nie wniesiono dodatkowych zapisów odnośnie infrastruktury krytycznej.
3.	§ 1 pkt 2 lit. a	MON (z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	Zmienianemu w §1 pkt 2 projektu §2 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia proponuje się nadać brzmienie: „2)statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d i f , przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6, 6a oraz 6b do rozporządzenia.”	Nieuwzględniona	Brzmienie przepisu uwzględnia nowelizację niniejszego rozporządzenia w zakresie urządzeń latających. Przepis będzie wymagał dostosowania do tej nowelizacji po jej opublikowaniu.
4.	§ 1 pkt 2 lit. c	MON	Proponuje się rozważenie rezygnacji z projektowanych	Nieuwzględniona	Biorąc pod uwagę, że nie wymaga się

	ppkt 1	(z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	<p>przepisów przewidujących zniesienie obowiązku badań lotniczo-lekarskich dla operatorów bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej nie większej niż 5 kg (dodawany ust. 12 pkt 1 w §2 rozporządzenia).</p> <p>Badania lotniczo-lekarskie powinny określić predyspozycje przyszłego operatora do wykonywania lotów oraz wyeliminować z tej działalności osoby niespełniające podstawowych wymagań (na przykład brak wyobraźni przestrzennej lub brak umiejętności przewidywania zmian położenia obiektu w powietrzu ze względu na jego prędkość postępową lub prędkość wznoszenia, a także ze względu na różnego rodzaju zaburzenia psychiczne)</p>		<p>badan lotniczo-lekarskich od skoczków spadochronowych lub osób pilotujących paralotnie, to wymóg i zakres badań wymaganych od operatorów BSP był niewspółmierny do powodowanego zagrożenia, szczególnie w przypadku najmniejszych BSP oraz biorąc pod uwagę ich zaawansowanie techniczne. Propozycja zmiany w tym zakresie została również oparta o przedstawione propozycje przyszłych regulacji UE, które przewidują zdecydowanie prostsze wymagania niż opisywane w obowiązujących dotychczas w Polsce aktach prawnych. Takie podejście pozwoli na płynne przejście z przepisów krajowych do przepisów UE, które są w opracowaniu</p>
5.	§ 1 pkt 2 lit. c ppkt 2	MON (z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	<p>W związku z projektowanym zniesieniem minimalnego wieku kandydata na operatora bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej nie większej niż 5 kg, proponuje się wprowadzenie przepisu o konieczności wykonywania lotów niepełnoletniego operatora w obecności osoby pełnoletniej (dodawany ust. 12 pkt 2 w §2 rozporządzenia). Powyższa propozycja ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób trzecich oraz mienia znajdującego się w strefie wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi.</p>	Uwzględniona	
6.	§ 4 ust. 1	MON (z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	<p>§4 ust. 1 zmienianego rozporządzenia obejmuje 7 punktów. W związku z tym, proponuje się w §1 pkt 3 projektu zastąpić pkt 9 pkt 8.</p>	Uwzględniona	
7.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1	MON (z up. Bartosz Kownacki – SEKRETARZ STANU)	<p>W rozdziale 4 (Ogólne zasady wykonywania lotów) projektowanego załącznika do rozporządzenia „Bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej nie większej niż 25 kg, używane w operacjach poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS” pkt 1 w pkt 4.1. proponuje się nadać następujące brzmienie:</p> <p>1) operacyjnych – realizowanych w ramach lub na potrzeby działań:</p> <p>a) lotnictwa państwowego, b) w celach zwalczania klęsk żywiołowych i katastrof, c) służby zdrowia, d) poszukiwawczych i ratowniczych,</p>	Uwzględniona	

8.	Uzasadnienie projektu – część II „Zakres regulacji” – pkt 5		e) ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa Proponuje się w uzasadnieniu projektu w części II „Zakres regulacji” w pkt 5 wskazać na opublikowane już rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 grudnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. poz. 2351), które określa strefę EP R40 SŁUPSK wokół bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi w Redzikowie.	Uwzględniona	
9.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1	MRiF (z up. Leszek Skiba – PODSEKRETARZ STANU)	Proponuje się w załączniku do rozporządzenia, w Rozdziale 4 „Ogólne warunki wykonywania lotów, w pkt 4.1.1, dodanie do katalogu służb uprawnionych do wykonywania lotów operacyjnych także Służbę Celno-Skarbową. Powyższe jest uzasadnione charakterem zadań realizowanych przez Służbę Celno-Skarbową, wynikających z ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947 z późn. zm.).	Uwzględniona	
10.	Załącznik Rozdział 7 pkt 7.2.	MRiF (z up. Leszek Skiba – PODSEKRETARZ STANU)	Proponuje się w przypadku lotów operacyjnych realizowanych przez Służbę Celno-Skarbową wyłączenie obowiązku noszenia kamizelki ostrzegawczej przez operatora wykonującego lot. W związku z tym pkt 7.3 należy uzupełnić o sformułowanie, że warunków, o których mowa w pkt 7.2, nie stosuje się do lotów operacyjnych realizowanych na potrzeby działań Służby Celno-Skarbowej.	Uwzględniona	Dodano ppkt 2 do pkt 7.3 załącznika
11.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1	MGMiZS (z up. Grzegorz Witkowski – PODSEKRETARZ STANU)	W punkcie 4.1 załącznika do rozporządzenia proponuję uwzględnienie również lotów przeprowadzonych w celach ochrony środowiska, takich jak np. wykrywanie zanieczyszczeń oraz kontrola emisji siarki ze statków. W przypadku otrzymania alertu o zanieczyszczeniu niezbędne jest szybkie działanie, dlatego też istotne jest, aby możliwe było wykonanie lotu w trybie operacyjnym ze skróconym czasem informowania służb ruchu lotniczego o zamiarze jego wykonania. W związku z powyższym proponuję dodanie w pkt 4.1 ppkt 1) litery g) w brzmieniu: „rozpoznawania zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska”	Uwzględniona	Dodano lit. g do pkt 4.1 ppkt 1 załącznika
12.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1.	MGMiZS (z up. Grzegorz Witkowski – PODSEKRETARZ STANU)	Uzupełnienia wymaga pkt 5.1 załącznika do rozporządzenia. Z tego względu proponuję dodanie w nim ppkt 13) o następującej treści: „loty wykonywane nad: a) Terenami zamkniętymi, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne,	Uwzględniona	Dodano ppkt 13 do pkt 5.1 załącznika

13.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1.	MGMiŻŚ (z up. Grzegorz Witkowski – PODSEKRETARZ STANU)	b) obiektami jądrowymi, o których mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z dnia 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe, c) obszarami, obiektami i urządzeniami, o których mowa w art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie dóbr i mienia -mogą być realizowane jedynie za zgodą lub na potrzeby zarządzającego danym terenem, obiektem lub urządzeniem.” Rozwiązanie takie zostało przyjęte w Załączniku 6a do zmienianego rozporządzenia i zasadnym wydaje się jego powtórzenie w załączniku regulującym loty BVLOS.	Uwzględniona	
14.	Załącznik Rozdział pkt 5.4	MGMiŻŚ (z up. Grzegorz Witkowski – PODSEKRETARZ STANU)	Punkt 5.1. załącznika do rozporządzenia nie przewiduje możliwości zastosowania wyłączenia wobec lotów operacyjnych z konieczności informowania służb ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu 7 dni wcześniej, podczas gdy w pkt 4.5 ppkt 1) lit. b) dotyczy sytuacji, w których nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu. W związku z powyższym konieczne jest stosowne uzupełnienie punktu 5.1 załącznika. przykładowo: „Warunku o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 1) nie stosuje się w przypadku lotów operacyjnych, jeżeli nie było możliwości wcześniejszego zaplanowania lotu. Podmiot wykonujący lot niezwłocznie zawiadamia służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonania lotu.” W punkcie 5.4 załącznika do rozporządzenia błędnie przywołany jest ten sam punkt. Lektura jego treści wskazuje, że właściwym jest odwołanie się do punktu 5.5.	Uwzględniona	
15.	Uwaga ogólna	MGMiŻŚ (z up. Grzegorz Witkowski – PODSEKRETARZ STANU)	Bezzałogowe statki powietrzne mogą być potencjalnie szeroko wykorzystywane przy realizacji ustawowo określonych zadań dyrektorów urzędów morskich, do których należą m.in. sprawy bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatopianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego czy monitorowanie i informowanie o ruchu statków. Pełne wykorzystanie tego potencjału wymaga jednak prawnego uregulowania kwestii honorowania uprawnień operatorów bezzałogowych statków powietrznych z zagranicy oraz możliwości wykonywania lotów	Wyjaśnienie	Uwaga nie dotyczy zakresu regulacji będącej przedmiotem nowelizowanego rozporządzenia. Honorowanie uprawnień operatorów bezzałogowych statków powietrznych wydawanych poza granicami RP oraz możliwość wykonywania lotów na terytorium RP jest uregulowane w przepisach ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (art. 95 ust. 4a i 4b). Wniosek o pozwolenie na wykonywanie lotów będzie składał podmiot wykonujący loty, a nie podmiot, na potrzeby którego będą one realizowane. Jednocześnie w

			<p>bezzałogowymi statkami powietrznymi będącymi własnością firm zagranicznych świadczących za pośrednictwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) usługi dla administracji morskich i straży granicznych krajów UE.</p> <p>W związku z tym proszę o wyjaśnienie, czy dopuszczalne będzie korzystanie z zagranicznych bezzałogowych statków powietrznych niewpisanych do rejestru prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Jak również, czy wymagana dla lotów BVLOS instrukcja operacyjna musi być sporządzona w języku polskim. Klaryfikacji wymaga również, czy wniosek do Prezesa ULC w sprawie wykonywania lotów w powyższym przypadku powinien złożyć podmiot, dla którego loty będą wykonywane, czy też podmiot faktycznie je wykonujący.</p>		<p>rozporządzeniu wprowadzono zapis o możliwości składania instrukcji operacyjnej w języku angielskim oraz możliwość wykorzystywania BSP wpisanego również do obcych rejestrów.</p>
16.	Uwaga ogólna	<p>MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)</p>	<p>Jednocześnie z uwagi na fakt nieprzeprowadzenia konsultacji publicznych, w załączeniu przekazuję stanowisko do projektu z 15 grudnia 2017 r. przedstawione przez partnera społecznego MSiP, jakim jest Aeroklub Polski z prośbą o jego rozważenie.</p> <p>Uwagi ogólne Aeroklubu Polskiego:</p> <p>Projekt Rozporządzenia jest nowatorski i wyprzedza regulacje europejskie. Jednakże zupełnie pomija loty sportowe i hobbystyczne. Zasadne jest wprowadzenie szeregu wyłączeń dla lotów sportowych i hobbystycznych dla dronów nie większych niż 250 mm i MTOM do 1000g.</p> <p>Uczestnicy wyścigów dronowych, piloci dronowi latający hobbystycznie i rekreacyjnie nie są zainteresowani pozyskaniem świadectw kwalifikacji UAVO. Zwykle posiadają oni kilka dronów 250-tek o MTOM poniżej 1000g, które są często przerabiane i modyfikowane. Zarówno wyścigi dronów jak i miejsca treningów czy lotów hobbystycznych są zlokalizowane na małej przestrzeni rzędu 150m a wysokość lotów nie przekracza 30m AGL. Stąd zrównanie wymogów dla racerów z operatorami lotów innych niż sportowe i rekreacyjne nie ma żadnego uzasadnienia. Loty BVLOS zawierają wykonywanie lotów w celach sportowych i hobbystycznych RC FPV. FAI zrzeszająca stu kilkudziesięciu członków (państw), w ramach modelarstwa lotniczego i kosmicznego wprowadziła konkurencję F3U czyli wyścigi dronów 250-tek RC FPV. Loty w ramach tych wyścigów są lotami BVLOS. Szacuje się, że globalnie przeszło milion osób zaangażowanych</p>	Uwzględniona	<p>W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria operacji FPV będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.</p>

			<p>jest w wyścigi RC FPV a przynajmniej drugie tyle hobbyistów wykonuje loty BVLOS poza rejestrowanymi wyścigami. Liczby te wykazują wyraźną tendencję wzrostową. Przepisy, które nie uwzględniają powyższych faktów będą niepełne, ułomne, stwarzające obszar aktywności kolidujący z istniejącymi regulacjami. Zrównoważony, długofalowy i trwały rozwój aktywności sportowej, hobbyistycznej jak i profesjonalnych zastosowań, rozwój technologii, produkcji, urządzeń, podniesienie poziomu bezpieczeństwa itp. jest wprost zależny od racjonalnie skonstruowanych przepisów dotyczących lotów BVLOS.</p> <p>Aeroklub Polski wyraźnie akcentuje konieczność uwzględnienia faktu wykonywania lotów BVLOS w celach sportowych i hobbyistycznych w nowelizowanych przepisach.</p>		
17.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1.	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)	<p>Pkt 4.1. – należy dodać ppkt 4.1.5 Sportowych realizowanych w ramach lub na potrzeby: a) Zawodów sportowych b) Doskonalenia umiejętności i treningów sportowych</p>	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
18.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1.	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)	<p>Pkt 4.1. – należy dodać ppkt 4.1.6 Hobbyistycznych realizowanych w ramach lub na potrzeby aktywności hobbyistycznej i rekreacyjnej</p>	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
19.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.5 ppkt 1	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)	<p>Do pkt 4.5.1. należy dodać Sportowych, hobbyistycznych</p>	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
20.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)	<p>Do pkt 5.1 należy dodać ppkt 5.1.13 Loty sportowe do wysokości nie większej niż 50m nad poziom terenu AGL</p>	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
21.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski – SEKRETARZ GENERALNY)	<p>Do pkt 5.1 należy dodać ppkt 5.1.14 Loty hobbyistyczne i rekreacyjne do wysokości nie większej niż 50m AGL w odległości nie większej niż 150m od pilota wykonującego lot.</p>	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.

22.	Załącznik Rozdział 6 pkt 6.1	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski –SEKRETARZ –GENERALNY)	Do pkt 6 należy dodać ppkt 6.1.5 Loty sportowe i hobbyistyczne zwalnia się od wymogów określonych w pkt 6.1 i nakłada obowiązki: a) Wyposażenie dronów sportowych w trwałe oznaczenie z numerem licencji sportowej FAI lub dronów hobbyistycznych w imię, nazwisko i adres pilota dla dronów do 250 mm i MTOM do 1000g. b) Wyposażenie dronów w system automatycznego ładowania awaryjnego i wyłączenia silników.	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
23.	Załącznik Rozdział 7 pkt 7.3 ppkt 1	MSiP Aeroklub Polski (Ryszard Michalski –SEKRETARZ –GENERALNY)	Ppkt 7.3.1 należy uzupełnić o sformułowanie - dronów sportowych i hobbyistycznych do 250 mm i 1000g MTOM	Uwzględniona	W załączniku 6 odnoszącym się do rekreacji wprowadzona została nowa kategoria lotów operacji FPV. B będąca odmianą lotów BVLOS jednak używana głównie w lotach rekreacyjnych i sportowych.
24.	Załącznik Rozdział 2	KPRM (Maciej Wąsik –SEKRETARZ STANU)	W Rozdziale 2 „Określenia” powinna zostać dodana definicja „lotu operacyjnego”, o których mowa w Rozdziale 4 „Ogólne warunki wykonywania lotów” – pkt 4.1 ppkt 1	Nieuwzględniona	Intencją projektodawcy nie było określenie lotu operacyjnego, jako czynności operacyjno-rozpoznawczych. W rozporządzeniu użyto określenia „lot operacyjny” w odniesieniu do ogółu lotów realizowanych przez lub na rzecz lotnictwa państwowego, służb specjalnych, Służby Celno-Skarbowej, dostaw medycznych czy ochrony środowiska - co wskazano w projekcie.
25.	Załącznik Rozdział 4 pkt 4.1 ppkt 1	KPRM (Maciej Wąsik –SEKRETARZ STANU)	Jeżeli intencją projektodawcy jest nazwanie określeniem lot operacyjny” lotu czynności operacyjno-rozpoznawczych, zasadne jest realizowanego w celu realizacji dodane w Rozdziale 4.Ogólne warunki wykonywania lotów” w pkt 4.1 w ppkt 3 kolejnej jednostki redakcyjnej w brzmieniu: c) „lotów operacyjnych.”. Zaproponowana miana pozwoli służbom uprawnionym do wykonywania lotów operacyjnych na wykonywanie tych lotów w trybie automatycznym, co może w znacznym stopniu usprawnić realizację przez te służby czynności operacyjno-rozpoznawczych.	Nieuwzględniona	Intencją projektodawcy nie było określenie lotu operacyjnego, jako czynności operacyjno-rozpoznawczych. W rozporządzeniu użyto określenia „lot operacyjny” w odniesieniu do ogółu lotów realizowanych przez lub na rzecz lotnictwa państwowego, służb specjalnych, Służby Celno-Skarbowej, dostaw medycznych czy ochrony środowiska - co wskazano w projekcie.
26.	Załącznik Rozdział 2	KPRM (Maciej Wąsik –SEKRETARZ STANU)	Ponadto w Rozdziale 2 „ Określenia” powinny zostać dodane definicje pojęć: „sytuacja niebezpieczna” oraz „sytuacja awaryjna” użyte w pkt 5.4, bez wyjaśnienia ich znaczenia.	Nieuwzględniona	Z analizy obowiązujących przepisów krajowych i międzynarodowych wynika, że oba pojęcia nie są zdefiniowane w lotnictwie cywilnym, pomimo tego te pojęcia są powszechnie używane w różnych aktach prawnych, również

					międzynarodowych. W opinii projektodawcy są to pojęcia powszechnie znane w lotnictwie i nie ma potrzeby ich definiowania w zakresie BSP.
27.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1	KPRM (Maciej Wąsik – SEKRETARZ STANU)	W Rozdziale 5. Szczegółowe warunki wykonywania lotów" w pkt 5.1 po ppkt 1 zasadne jest dodanie kolejnej jednostki redakcyjnej regulującej tryb informowania instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonywania lotu w przypadku lotów o charakterze operacyjnym. Wskazany w pki 5.1 ppkt 1 termin na poinformowanie o zamiarze wykonania lotu na co najmniej 7 dni przed dniem jego wykonania, po pierwsze uniemożliwia wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych w sytuacjach dynamicznych, a po drugie informowanie instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o zamiarze wykonywania tego rodzaju lotów przez ABW, może negatywnie wpłynąć na ich skuteczność. Z tego powodu zasadne wydaje się wprowadzenie przepisu skracającego czas w którym nastąpić ma przekazywanie instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego informacji o zamiarze wykonywania lotów operacyjnych lub ewentualnie zapewnienie możliwości przekazania takiej informacji po rozpoczęciu przedmiotowego lotu.	Uwzględniona	
28.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.1 ppkt 3	KPRM (Maciej Wąsik – SEKRETARZ STANU)	W Rozdziale 5 w pkt 5.1 w ppkt 3 powinna zostać wprowadzona zmiana dotycząca podwyższenia wysokości do jakiej mogą być prowadzone loty operacyjne przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Zmiana ta polegałaby na podwyższeniu ze 120m. do 160m nad poziomem terenu (AGL) wysokości na jakiej można będzie wykonywać loty operacyjne. Mając na uwadze rozwój technologiczny w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych, zaproponowana zmiana pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych przy realizacji czynności o charakterze operacyjno-rozpoznawczym.	Nieuwzględniona	Przedmiotowy projekt zakłada możliwość wykonywania operacji poza zasięgiem widoczności wzorkowej BVLOS poniżej 120 m zapewniając w ten sposób separację od ruchu załogowego, który w większości przypadków nie powinien odbywać się poniżej 150 m.
29.	Załącznik Rozdział 5 pkt 5.4	KPRM (Maciej Wąsik – SEKRETARZ STANU)	W Rozdziale 5 w pkt 5.4 zmiany wymaga odesłanie, gdyż odsyła ono do pkt 5., tj. przepisu w którym zostało ono zamieszczone.	Uwzględniona	
30.	Załącznik Rozdział 7 pkt 7.3	KPRM (Maciej Wąsik – SEKRETARZ STANU)	Konieczne jest także rozszerzenie pkt 7.3 Rozdziału 7 „Warunki eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych” polegające na dodaniu wyłączenia obowiązku posiadania i stosowania przez podmiot realizujący loty operacyjne instrukcji operacyjnej o której mowa w pkt 7.1. Proponowana zmiana ma	Częściowo uwzględniona	Wprowadzono zmianę w treści rozporządzenia zwalniającej służby specjalne z obowiązku przedstawiania instrukcji operacyjnej Prezesowi ULC. Posiadanie samej instrukcji operacyjnej

			<p>na celu zapewnienie ochrony danych identyfikujących funkcjonariuszy ABW będących operatorami bezzałogowych statków powietrznych oraz danych dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych przez ABW, wynikającej z art. 35 ust. 1 ustawy o ABW oraz AW. Nadmienić należy, że analogiczne wyłączenie jest zawarte w pkt 5.4 załącznika nr 6a do nowelizowanego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy- Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2016 r. poz. 1993) w zakresie wykonywania lotów przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych w zasięgu wzroku.</p>		<p>przez podmiot wykonujący loty wydaje się być jednak sprawą kluczową w zapewnieniu bezpieczeństwa realizowanych operacji, dlatego też pozostawiono przepis o obowiązku jej posiadania przez podmiot . .</p>
31.	Załącznik Rozdział 8	KPRM (Maciej Wąsik – SEKRETARZ STANU)	<p>W Rozdziale 8 „Uzyskiwanie zgody na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych” uzasadnione jest wyłączenie dotyczące uzyskiwania zgody na wykonywanie lotów operacyjnych. Wskazane w tym przepisie wymagania związane z uzyskaniem zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (pkt 4.2) stoją w sprzeczności z ustawowym obowiązkiem ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy ABW, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy o ABW oraz AW. W tym zakresie ABW proponuje, aby to właściwy organ, który planuje wykonywać loty operacyjne zgłaszał Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego gotowość do wykonywania tego rodzaju lotów wraz z oświadczeniem o posiadaniu kopii dokumentów potwierdzających kwalifikację operatorów, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz deklaracji zgodności z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu dla eksploatowanych bezzałogowych statków powietrznych.</p> <p>Jednocześnie mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu lotniczego ABW ma nadzieję na wypracowanie kompromisowych rozwiązań, które z jednej strony zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej, a z drugiej zaś strony pozwolą na realizację ustawowych zadań służb, w tym ABW przy jednoczesnym zachowaniu ochrony środków, form i metod realizacji jej ustawowych zadań, jak miało to miejsce podczas prac legislacyjnych dotyczących przepisów regulujących wykonywanie operacji przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych w zasięgu wzroku.</p>	Uwzględniona	

32.	Załącznik Rozdział 1 pkt 1.2	RCL (Tomasz Dobrowolski – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji)	<p>Projektowane rozporządzenie budzi zastrzeżenia, ponieważ część proponowanych regulacji stanowi, w ocenie Rządowego Centrum Legislacji, materię ustawową. Dotyczy to przepisów, które określają obowiązki i uprawnienia określonych podmiotów, a także kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), np. projektowanego pkt. 1.2. w załączniku nr 6b do rozporządzenia, który wskazuje, że na uzasadniony wniosek, Prezes ULC może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika oraz pkt 8.1.- 8.3. tego załącznika, dotyczących udzielenia zgody przez Prezesa ULC na wykonywanie lotów operacyjnych, specjalistycznych i automatycznych, bowiem określenie kompetencji organu stanowi materię ustawową. Jednocześnie należy zauważyć, że regulacje określone w pkt 1.2. projektowanego załącznika nr 6b wykraczają poza zakres upoważnienia do wydania projektowanego rozporządzenia.</p>	Nieuwzględniona	<p>Konstrukcja delegacji do wydania rozporządzenia z art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze zakłada, że wyłączając stosowanie niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze wobec objętych tym rozporządzeniem statków powietrznych, uregulowane zostaną warunki oraz wymagania dotyczące tych statków. W pewnych sytuacjach, nie ma innej możliwości osiągnięcia odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa dla wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym niż poprzez nałożenie m.in. obowiązku wykonania np. przez operatora bezzałogowego statku powietrznego jakichś czynności. Wprowadzone rozporządzeniem wymagania wobec osób uczestniczących w ruchu bezzałogowych statków powietrznych są przewidziane, aby zachowane zostało bezpieczeństwo wykonywania tego typu operacji. Należy mieć również na uwadze, że treść pkt. 1.2 jest zbieżna z treścią pozostałych załączników do rozporządzenia, które funkcjonują w obrocie prawnym.</p>
33.	§ 1 pkt 5 i 6 (dotyczące pkt 4.1, ppkt 9a oraz pkt 4.1. ppkt 8a załącznika nr 6 do rozporządzenia)	RCL (Tomasz Dobrowolski – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji)	<p>W § 1 pkt 5 i 6 projektu (dotyczy pkt 4.1, ppkt 9a w załączniku nr 6 do rozporządzenia oraz pkt 4.1. ppkt 8a ego załącznika) wprowadza się regulacje, które przewidują, że w strefie EP R40 Słupsk, modelami latającymi albo bezzałogowymi statkami powietrznymi wykonuje się jedynie operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, za zgodą, o której mowa w art. VII ust. 3 Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczących rozmieszczenia na terytorium RP systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234). Należy zauważyć, że zgodnie ww. przepisem tego Porozumienia zgoda wydana przez Dowódcę Amerykańskiego i Dowódcę Polskiego lub ich wyznaczonych przedstawicieli może być udzielona na lot w strefie o ograniczonym ruchu lotniczym wyłącznie dla państwowego</p>	Uwzględniona	

34.	Tytuł rozporządzenia, odnośnik nr 1 do tytułu	RCL (Tomasz Dobrowolski – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji)	<p>statku powietrznego albo statku powietrznego do ewakuacji medycznej. Mając powyższe na uwadze zgoda ta może zostać wydana jedynie dla państwowego bezzałogowego statku powietrznego, a nie dla jakiegokolwiek bezzałogowego statku powietrznego, czy też modelu latającego, co skutkuje tym, że bezzałogowe statki powietrzne niebędące statkami państwowymi oraz modele latające nie mogą operować w strefie EP R40 Słupsk. Powyższa uwaga odnosi się także do projektowanego pkt. 5.1. ppkt 10 lit. b załącznika nr 6b do rozporządzenia.</p> <p>W związku z powyższym koniecznym jest ponowne przeanalizowanie proponowanych zmian i dopracowanie projektowanych regulacji.</p> <p>Tytuł rozporządzenia oraz odnośnik nr 1 do tytułu należy uaktualnić, wskazując, że Minister Infrastruktury, kieruje działem administracji rządowej transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego działania Ministra Infrastruktury (Dz. Upoz.101).</p>	Uwzględniona	
35.	Rozdział 4 i 5	RCL (Tomasz Dobrowolski – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji)	<p>Projektowane zmiany w załączniku nr 6 i 6a do rozporządzenia dotyczą m.in. przepisów dotyczących zasad wykonywania lotów, w tym uzyskiwania zgód na lot w określonej strefie (pkt.4.1.). W związku z powyższym należy uzupełnić projektowane rozporządzenie o stosowne przepisy przejściowe albo w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia należy zamieścić wyjaśnienia dotyczące ich braku. Ponadto uzasadnienie do projektu należy uzupełnić o informację dotyczącą potrzeby i celu wprowadzenia zmian w § 1 ust. 2 rozporządzenia.</p>	Uwzględniona	
36.	Uwaga ogólna	RCL (Tomasz Dobrowolski – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji)	<p>Jednocześnie, Rządowe Centrum Legislacji zauważa, że obecnie procedowana jest nowelizacja przedmiotowego rozporządzenia (etap komisji prawniczej - w wykazie prac Ministra Infrastruktury zamieszczony pod nr 138), której materia wiąże się z projektowanymi zmianami zawartymi w opiniowanym projekcie. W związku z powyższym proponuje się połączenie projektowanych nowelizacji w jeden projekt.</p>	Nieuwzględniona	Połączenie procedowania tych dwóch projektów nie jest zasadne, ponieważ zakres ich regulacji jest odmienny, a także gdyż spowodowałoby to opóźnienie wejścia w życie bardziej zaawansowanego projektu dotyczącego urządzeń latających.